Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 2 (107) Poznań, dnia 5-go lutego 1929 r. Tom IX

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Stałem kiedyś nad morzem Czarnem i obserwowałem przyjazd wielkiego transportowca, na którym do Odesy przybywała dywizja Wojsk Polskich. Przepełnione pokłady statku pokrywało morze głów, wśród którego zarysował się dziwny twór srebrzysty. Kształty jego dziwaczne, w których odgadywałem nowy rodzaj broni zainteresowały mnie, czekałem więc cierpliwie kiedy owo narzędzie wojenne zostanie wyładowane.

Wśród wychodzących ze statku spotkałem znajomych. W czasie długich opowieści o losie przystąpiono do pracy nad wyładowaniem srebrzystego tworu. Był to Nieuport „Bebe“. Czy był zdolny do lotu nie wiem, sądzę, że gdyby oddział awjacyjny nie otrzymał innych płatowców, lataliby na tym już wielokrotnie skraksowanym Nieuporze.

To jest właśnie ta rogata dusza polskiego lotnika.

W pierwszych miesiącach istnienia Odrodzonej Polski, ba w pierwszych latach nawet taborem lotniczym były zostawione przez zaborców płatowce, w 90 proc. graty. W Ławicy latano na wykreślonych z listy aparatach: Aviatik, Rumpler C 4, w Krakowie na starych jak austryjackie lotnictwo Brandenburgach, uczyła się w tempie ogromnie szybkiem młodzież i dążyła na front, gdzie spotykała prawdziwe zbiegowisko przedziwnych typów.

Lotnik polski nie deliberował, nie rozmyślał nad systemem płatowca. Najważniejsze, by „decha się kręciła“ i jakie takie, choć łatane skrzydła, były uczepione u kadłuba.

Dni te i miesiące są pasmem bohaterskich czynów lotników polskich.



KOLEDZY, — święto Waszego Pułku jest podwójnie radosne i uroczyste. Nietylko bowiem przez to, że upamiętnia lata Waszej oddanej pracy żołnierskiej, ale i przez to również, żeście sobie za eskadrę macierzystą obrali ten szczupły i ubogi, a pierwszy polski oddziałek lotniczy, który przed laty dziesięciu próbował swych skrzydeł na froncie antybolszewickim w Odesie.

Historja owej maleńkiej eskadry odeskiej, z której dzisiaj wywodzi się pełny pułk regularnego wojska lotniczego, powtórzyła dzieje całej armji, która budowała się z drobnych oddziałów od Bajony i Krakowa po Władywostok i od Murmania po Odesę, aż okrzepła w potężną narodową siłę zbrojną, wrośniętą we własne państwo.

My dzisiaj, mocne i zorganizowane lotnictwo, będąc tylko częścią normalnie istniejącego wojska, nie niesiemy — jak pierwsze oddziały z przed laty — odpowiedzialności za tworzenie. Natomiast spada na nas odpowiedzialność za trwanie i rozbudowę tego co już stworzone zostało, a więc obowiązek nieustępliwej pracy nad sobą. Drogą tą — nie wątpię — idzie całe lotnictwo.

Niechże pierwszy na niej będzie Pułk Trzeci!

Szef Departamentu Lotnictwa
LUDOMIŁ RAYSKI
Pułk. S. G. pilot i inżynier.

W piękny zimowy poranek, eskadra lotnicza polska w Odesie wykryła w jednym z hangarów szkoły Anatra płatowiec — stary L. V. G. Nie była to już szkolna maszyna, był to płatowiec wywiadowczy. Wśród oficerów eskadry był dzisiejszy Szef Dep. Lotnictwa, ówczesny por. — pilot Ludomir Rayski. Ponad polem lotniczem unosiła się francuska eskadra najnowszych samolotów myśliwskich „Spad“.

Nie trwało długo, szwabski L. V. G. z polską obsadą, prowadzony przez por.-pilota Rayskiego uniósł się w przestworza, wyzywając 5 francuskich „Spadów“ na próbę walki. I co myślicie, Czytelnicy? — Pięć „Spadów“ — najnowszej konstrukcji, pod wprawną ręką bojowych francuskich pilotów, wzięło sromotnie w skórę od jednego — starego L. V. G., prowadzonego ręką polskiego pilota.

Oddział Awjacyjny w Odesie, który jest zaczątkiem trzeciego pułku lotniczego, obchodzącego dziesięciolecie swego istnienia, odbył wędrówkę poprzez Rumunję do Polski i zaraz stanął do walki z najeźdźcą jako 10 eskadra. Dziś, gdy sobie te czasy przypominamy, gdy na czele lotnictwa wojskowego stoi jeden z oficerów, od granicy polskiej dowódca eskadry, a na czele lotnictwa cywilnego drugi oficer eskadry 10, dzisiejszy pułk. pilot Filipowicz, dumny jestem, że eskadra ta złożona z najprzeróżniejszej warstwy społecznej ochotników zaliczała mnie do jej szeregów. W tej chwili jednak czuję się w obowiązku przypomnieć o dwóch pierwszych polskich ofiarach lotniczych, pilotach którym nie było dane powrócić do ziemi ojczystej, których mogiły widnieją na ziemi bolszewickiej Rosji.

W pierwszych dniach stycznia na płatowcu Anasal wznieśli się na lot próbny na lotnisku odeskiem: chor.-pilot z angielskiej armji Wołowicz i chor.-pilot z rosyjskiej armji Kostecki. Po krótkim locie złamanie skrzydła spowodowało wypadek tragiczny zakończony pożarem. — Pogrzeb ich był wspaniałą manifestacją uczuć licznej odeskiej kolonji polskiej.

Rozkaz dzienny pułku w dniu 5 stycznia 1929 r.



Pułkownik S. G. pil. Sergjusz Abżółtowski obecny dowódca pułku.

Ośm lat temu skończyliśmy zwycięską wojnę z bolszewikami. Lotnictwo, które tworzyło się nieomal samorzutnie nietylko w kraju, lecz wszędzie, gdzie powstawały oddziały wojsk polskich, przeszło do demobilizacji.

W roku 1921 samodzielne dywizjony i eskadry wojenne, częściowo zredukowane, złączono w trzy pułki lotnicze. Eskadry, które już zmieniły swe nazwy w czasie wojny, przemianowano jeszcze raz. Nadano im numery łatwe do zapamiętania w czasie pokoju, lecz nic nie mówiące duszy lotnika bojowego. Wspomnienia o minionych walkach, o zuchwałych lotach nad okrutnym nieprzyjacielem, który jeńcom-lotnikom zwyczajem tatarskim wycinał pasy na plecach i wbijał gwoździe w ramiona; wspomnienia groźne, lecz najdroższe dla tych, którzy je przeżyli, zaczęły się zacierać, blednąc, zanikać.

Historja pułku jest historją jego bojowych eskadr. Dlatego też Biuro Historyczne przy G. I. S. Z. uznało szłuszność naszej prośby o nadanie pułkowi starszeństwa z dnia powstania Pierwszego Oddziału Awjacyjnego Wojsk Polskich w Odesie (obecnie eskadra 32), to jest z dnia 15 października 1918 r. Niemniej jednakowoż jesteśmy mocno związani z naszym portem macierzystym — Ławicą, o którą trzeba było walczyć z bronią w ręku, której mury do dziś dnia noszą ślady kul i pocisków.

Ławica jest nam droga, również dlatego, że była ona kolebką eskadr wielkopolskich, jednych z najbardziej walecznych, które zdobyły największe uznanie nietylko dowódców, lecz współtowarzyszy broni — żołnierzy walczących na ziemi.

Ławica jest również kuźnią, w której się wykuwał i hartował nasz pułk. Widziała ona dużo pracy mniej efektownej, pozbawionej fanfar wojennych, żmudnej, mozolnej i niekiedy monotonnej.

Jest ona nadal terenem walki, lecz dzisiaj nieprzyjacielem nie jest człowiek, — walczymy z żywiołem.

Dużo też ofiar pochłonęły jej pola.

Ci, co zginęli, niech służą nam za przykład ofiarnej służby dla ojczyzny.

Nikt nie przekazał nam tradycji lotniczej z dawnych czasów. Nasza historja sięga tylko dziesięciu lat wstecz, nikt jednak nie może stawić nam zarzutu, że tradycyj własnych nie posiadamy.

Czy nie wykazały nasze eskadry w latach 1919—1920 brawury, niewidzianej w wojnie światowej?

Czy nasze eskadry nie pozostały we Lwowie, gdy parł na niego Budienny? Czy nie szukały one band kozackich w puszczach, odległych o dziesiątki kilometrów od własnych oddziałów na ziemi?

Długi spis poległych wymownie świadczy o naszej tradycji: — Nie stawać przed żadną trudnością.—

Dowódca 3-go pułku lotniczego

SERGJUSZ ABŻOŁTOWSKI

Pułk. S. G. pilot.

Trzeci pułk lotniczy.

Rozszarpany na trzy części i zakuty w półtorawiekowe pęta niewoli, naród polski żył ustawicznie myślą o wolności. Dążył poprzez gigantyczne wysiłki do odzyskania niepodległości, aż wreszcie wybiła godzina zmartwychwstania. Polska, skreślona z kart Europy, powstała, by zadokumentować światu, że jest i musi być jednem z czołowych państw mocarstwowych.

Prawda i sprawiedliwość zwyciężyły.

W roku 1914, kiedy pożoga wojny objęła cały świat, ożył w narodzie polskim duch wyswobodzenia. Duchem tym i świecą niepodległej Polski był Józef Piłsudski. Nieustraszony i niestrudzony ten bojownik o wolność, na kilka już lat przed wojną zaczął przygotowywać młodzież do wystąpienia zbrojnego, by upomnieć się o swoje prawa do niepodległości i bytu państwowego. W sierpniu 1914 roku na czele garstki szaleńców rozpoczął bój z odwiecznym wrogiem — potężną Rosją. Kiedy na frontach szalał żywioł wojny, wewnątrz kraju rozwijała się P. O. W. (Polska Organizacja Wojskowa), która tworzyła kadrę instruktorów przyszłej armji polskiej. W roku 1918 oddziały P. O. W. przeczuwając upadek orężny i moralny państw centralnych, przygotowują się do ruchu zbrojnego, dla wywalczenia niepodległości. Czynnikiem ułatwiającym dążności peowiaków był wybuch rewolucji w Niemczech, rozkład Austrji i krwawy teror bolszewicki w Rosji. Runęły trzy państwa zaborcze. Z ich ruin powstała nasza dawna świetność. Wszystkie dzielnice zerwały się do czynu, depcząc knut najeźdźcy. Hasłem był bohaterski wyczyn „Orląt", broniących polskiego Lwowa przed hajdamackim najazdem.

Po wybuchu rewolucji w Niemczech, poznańskie oddziały P. O. W., Straż Obywatelska, Oddziały Straży i Bezpieczeństwa, oraz miejscowa ludność rozbroiły Niemców. W samem mieście rozbrojenie poszło względnie łatwo. Natomiast stacja lotnicza Ławica, stając się schroniskiem i jakby punktem oparcia innych oddziałów niemieckich, o rozbrojeniu i poddaniu się słuchać nie chciała. Ze względu na nagromadzone tam materjały lotnicze i amunicję, które w ruchu wolnościowym mogły odegrać dominującą rolę, Ławica stała się celem czynu peowiaków. Warunki postawione Niem-

com, co do złożenia broni, nie były przyjęte. Dlatego też z rozkazu „Rady Jedenastu“ uchwalono w nocy z 5 na 6-ty styczeń 1919 r. uderzyć na Ławicę. Po krótkich działaniach Ławica przeszła w polskie ręce.



Śp. pułk. pilot Seredniсki — pierwszy dow. 3. pułku lotniczego.

Już wkrótce dało się odczuć zdobycie Ławicy. W styczniu 1919 r. z rozkazu ówczesnego inspektora wojsk lotniczych — gen. pil. Macewicza, wysłano kilkadziesiąt samolotów z bogatego arsenału lotniczego do Warszawy. W tym też czasie została zorganizowana 1-a eskadra Wlkp. pod dowództwem ppor. pil. Pniewskiego. W ten sposób powstała placówka, która zaczęła krystalizować się w kadrę, walczącego z wrogiem lotnictwa, dając równocześnie podwaliny pod przyszłą organizację 3-go pułku lotniczego. 3. p. lotniczy został uformowany z 1-ej, 5-ej, 10-ej, 13-ej i 15-ej eskadr, które po zwycięskiej wojnie weszły w jego skład. Definitywnie formuje 3. p. lotn. z rozkazu M. S. Wojsk., dnia 29. 8. 1921 roku ś. p. podpułkownik pilot Aleksander Serednicki.

Z różnorakiego materjału lotniczego, pozostawionego przez okupantów, z lotników wyszkolonych we wszystkich trzech zaborach, powstaje eskadra po eskadrze, które wylatują na front, by wpisać się złotemi głoskami w kartę walki o niepodległość. Zadania swoje wykonały one w zupełności; świadczą o tem opinje wyższych dowódców. Wysiłek był wielki. Obowiązkiem żołnierza-lotnika było latać i spełniać swoją powinność, jednak bohaterstwem było swoje zadania wykonywać na samolotach, które w normalnych warunkach byłyby nieużyteczne. Wyboru w maszynach nie było, wszystkie one przeszły znoje wojny i pozostawiały wiele do życzenia. Mimo to nieraz lotnicy bojowi wykazali na nich brawurę, nie widzianą w wojnie światowej.

Powstanie eskadr.

Eskadra 10-a.

Najstarszą z eskadr w naszem lotnictwie jest eskadra 32-a, (dawna 10-a), wchodząca w skład VII dyonu. Sformowana 15. 10. 1918 r. w Odesie pod nazwą „I-y Oddział Awjacyjny W. P.“.

Dnia 4. 2. 1919 roku „Oddział Awjacyjny“ przemianowano na „Eskadrę Lotniczą“. Z Odesy 4. 4. 1919 r. przez Braiłę (Rumunja), Leńkowice przybywa eskadra do Stanisławowa, stamtąd zaś do Ławicy, celem dalszego wyekwipowania. Dnia 14. 6. 1920 r. eskadra zostaje przydzielona do I-ej grupy Wlkp. Współdziała ona z 9-ą dywizją piechoty na froncie Grupy Poleskiej. Na froncie eskadra, jak zresztą wszystkie eskadry 3. p. lotn. pozostaje do zawarcia pokoju.

Eskadra 5-a.

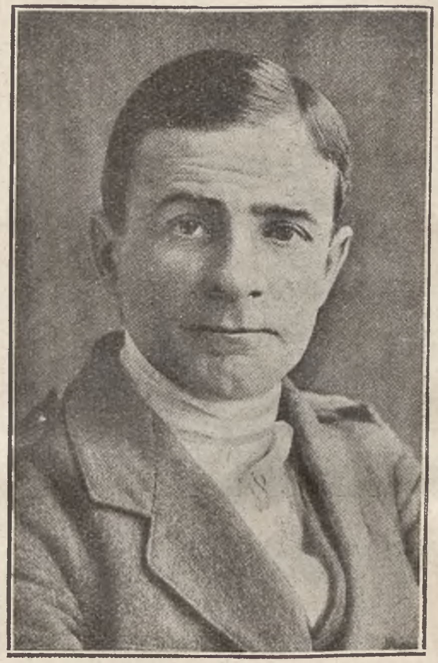
Drugą z eskadr, wchodzących w skład VII dyonu, była eskadra 5-a, obecna 31-a. Kolebką jej jest Kraków. W listopadzie 1918 roku wyposażona w materjał lotniczy po Austrjakach, odchodzi 14. 1. 1919 r. do Przemyśla w skład III-ej grupy lotniczej. Na froncie płdn. wschodnim pozostaje do końca wojny, odznaczając się w walkach z armją konną Budiennego.

Eskadra 1-a.

Eskadra 1-a, obecna 35-a, datuje swoje istnienie od stycznia 1919 r. w Warszawie. Wyposażona w samoloty, pozostawione przez Niemców, w sile 6-ciu oficerów i 60 szeregowców ochotników, odchodzi na front do Białegostoku. Eskadra walczy w składzie dywizji Lit. Biał., następnie w składzie 1. dywizji legjonowej w grupie operacyjnej gen. Śmigłego-Rydza, wreszcie w składzie 2-ej armji w obronie Warszawy i w naszej zwycięskiej ofensywie.

Eskadra 13-a.

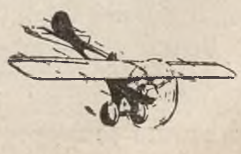
W skład V dywizjonu wchodziły eskadry 13. i 15. Eskadra 13-ta, obecna 131-a, zapoczątkowała swoje istnienie w Ławicy, jako 2-a esk. Wlkp. Od lutego 1919 r. eskadra zaczyna działania bojowe przeciw Niemcom (Grenzschutz) w okolicy Nowego Miasta i Kruszwicy. 27. 7. 1919 r. eskadra otrzymuje nazwę 13-ej eskadry lotniczej i wchodzi w skład I grupy lotniczej Wlkp. Równocześnie otrzymuje rozkaz odejścia na gront Lit. Biał. Walcząc wspólnie z 14-ą dyw. piech. pod dowództwem gen. Konarzewskiego, bierze udział w walkach o Mińsk i Bobrujsk. Walczy również w obronie Warszawy, a następnie, ścigając bandy bolszewickie, dochodzi do Lidy, gdzie zastaje ją zawarcie pokoju.



Pułkownik pilot Perini Camillo, drugi dowódca pułku.

Eskadra 15-a.

2-ą esk. V dywizjonu jest eskadra 15-a, obecna 132-a, sformowana w Ławicy w dniu 25. 5. 1919 r. rozkazem inspektora wojsk lotniczych. W lutym 1920 roku odchodzi na front południowo-wschodni drogą przez Lwów do Wapniarki. Na froncie płdn. wschodnim walczy wspólnie z 5-ą eskadrą.



MAJOR PILOT WIKTOR PNIEWSKI.

W dziesiątą rocznicę zajęcia Ławicy.

Wspomnienia lotnika.

Dziesięć lat temu ziściły się moje marzenia lat młodzieńczych. Dokonano czynu zbrojnego w myśl idei legjonowej — tylko mieczem można powalić mocarstwa zaborcze i wyzwolić Polskę.



Pierwsi piloci polscy na Ławicy. Stoją: od lewej kapral pilot Nowak, obecnie zagranicą, sirżant pilot Gallus, obecnie porucznik 4 p. lotn. sierżant pilot Galusik, pierwszy oblatywacz parku, obecnie w rezerwie, porucznik pilot Mańczak D-ca Szkoły Pilotów, obecnie kapitan w 3 pułku lotniczym, sierżant pilot Napierała, obecnie w rezerwie, sierżant pilot Otto-Otomański, obecnie w rezerwie, sierżant pilot C. Wawrzyniak, obecnie porucznik rezerwy 3 pułku lotn., prezes Z. L. P. Siedzą: Ś. p. sierżant pilot Katarzyński, zginął na froncie bolszewickim, sierżant pilot Jakubowski, obecnie porucznik rezerwy 3 pułku lotniczego i pilot komunikacyjny.

Począwszy od roku 1906 należałem do Towarzystwa Młodzieży, gdzie w roku 1910 w charakterze członka Zarządu pełniłem obowiązki sekretarza.

W Towarzystwie Młodzieży grupowały się wszystkie nieomal klasy społeczne; inteligenci, rzemieślnicy i robotnicy. Towarzystwo to było kolebką hartu woli i ducha, gorącej miłości Ojczyzny i szkołą przygotowawczą do zadań, dla których los młodzież tę przeznaczył.

Wybuch wojny światowej rozproszył członków Towarzystwa po całej armji niemieckiej. Jednakże członkowie, będący w szeregach, krzewili ducha wśród Polaków żołnierzy armji niemieckiej, nawiązywali kontakt z centralą w Poznaniu, przygotowując się, gdy się chwila nadarzy, rozpocząć walkę orężną.

W Poznaniu powstaje Związek P. O. W., grupujący w sobie bardzo wielu byłych członków Towarzystwa Młodzieży. Związek ten utrzymuje kontakt i wydaje wskazówki kolegom żołnierzom armji niemieckiej, znajdującym się na poszczególnych frontach. Nawiązuje dalej tajną łączność z legjonami, oraz warszawskiem P. O. W.

Ponieważ sam osobiście do sierpnia 1918 r. przebywałem w szeregach armji niemieckiej, jako pilot na froncie zachodnim, utrzymywałem jedynie luźny kontakt z ówczesnymi kierownikami P. O. W. i to w czasie krótkich urlopów w kraju. Wiem jednak pozytywnie, że już w roku 1915 P. O. W. rozpoczęło akcję werbunkową i rzuciło w szerokie masy śmiałe hasło oswobodzenia Wielkopolski przy nadarzającej się sposobności z bronią w ręku.

W połowie sierpnia 1918 zostałem na froncie poważnie kontuzjonowany i przekazany do szpitala polowego. Od sierpnia do października przebywałem w szpitalu. Za pośrednictwem jednego z członków P. O. W. zostałem przekazany w październiku 1918 r. do stacji lotniczej „Flieger Ersatz Abteilung" nr. 4 w Ławicy pod Poznaniem.

Po przybyciu do Poznaniu, przystąpiłem natychmiast do pracy czynnej w P. O. W. Powierzono mi organizację lotnictwa powstańczego. Po wybuchu rewolucji niemieckiej, przystąpiono nieomal otwarcie do akcji werbunkowej na szeroką skalę. Codziennie zgłaszali się do biur werbunkowych żołnierze Polacy, których rozdzielano do poszczególnych broni. Mieliśmy ludzi, jednak nie mieliśmy dla nich najniezbędniejszego sprzętu bojowego jak broni, amunicji, i t. p. Zdawaliśmy sobie dokładnie z tego sprawę, że była Kongresówka na razie niewiele nam pomoże. Liczyliśmy li tylko na własne siły. Najważniejszą rzeczą



Ppor. pil. Wiktor Pniewski, I-szy komendant Stacji Lotniczej Ławica. Obecnie major-pilot w 3 pułku lotn.

było dla nas uzyskanie wpływów w niemieckich radach żołnierskich, dla tego powodu więc rzucono tajne hasło starać się wszelkiemi siłami wejść w skład niemieckich rad żołnierskich.

Natychmiast po wybuchu rewolucji niemieckiej i utworzeniu rad żołnierskich w Poznaniu, wybrano na stacji lotniczej w Ławicy niemiecką radę żołnierską, składającą się z samych Niemców. Pierwszem zarządzeniem tejże rady, w skład której wchodziło trzech byłych oficerów niemieckich, był rozkaz natychmiastowego przesunięcia drogocennego materjału lotniczego z Ławicy do Frankfurtu nad Odrą.

wy, Hulewicz, dzisiejszy podpułkownik szt. gen., lotnik Pniewski inni.

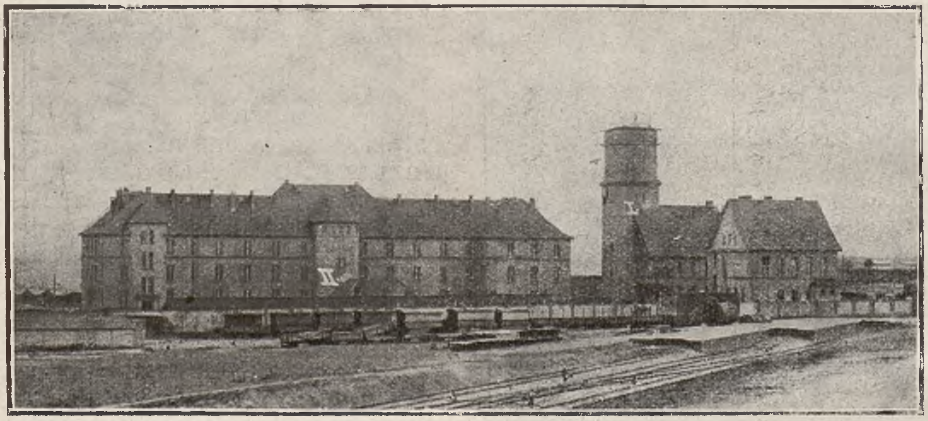
Pierwsze moje zarządzenia, które zdołałem przeprowadzić przez ówczesnego przewodniczącego Rady Robotniczo-Żołnierskiej, b. podoficera pruskiego, socjalisty niemieckiego Twachtmana, był rozkaz zabraniający kategorycznie wysyłania jakiegobądź materjału lotniczego do Frankfurtu nad Odrą. Niemcom udało się wywieźć dwa wagony i to materjału łącznościowego.

Praca Polaków członków rad żołnierskich była podwójna, oficjalna w radach i zakonspirowana w P. O.

lonizować. Dnia 27 grudnia odegrała ona niemal decydującą rolę.

Tymczasem organizacja lotnictwa powstańczego posuwała się raźno naprzód. Lista werbunkowa żołnierzy lotników P. O. W-ków notowała już 5 pilotów, 2 obserwatorów, 32 mechaników, oraz kilkudziesięciu ludzi obsługi technicznej. Pilot, dzisiejszy kapitan Mańczak, miał za zadanie zbieranie mechaników lotniczych i wywiązywał się ze swego zadania znakomicie, narażając się niejednokrotnie na aresztowanie.

Dnia 27 grudnia 1918 r. wybuchło powstanie wielkopolskie. Straż Bezpieczeństwa, składająca się w przeważnej części z P. O. W-ków jako pierwsza regularna siła wojsk powstańczych, jak było do przewidzenia, stała się decydującym czynnikiem.



Koszary Ławica po zdobyciu I i II = strzały artylerji Polskiej.

Ponieważ chodziło przedewszystkiem o zatrzymanie w Poznaniu materjału lotniczego, zwołałem dnia 12 listopada 1918 r. po poprzedniem porozumieniu się z żołnierzami Polakami wiec żołnierski. Po półtoragodzinnem przemówieniu, w którem starałem się wytłumaczyć Niemcom, że czas traktowania Polaków jako podrzędnych obywateli minął bezpowrotnie, wybrano nową radę żołnierską w skład której weszło połowę Niemców i połowę Polaków. Z członków Polaków weszli następujący: Gruszkiewicz, Skoczyński, Jazy, Ciesielski i Pniewski.

O stanie moralnym, ówczesnych żołnierzy niemieckich świadczy ten fakt, że nietylko zdołałem narzucić im swoją wolę, lecz nawet wyznaczałem imiennie tych żołnierzy Polaków, których życzyłem sobie mieć w radzie żołnierskiej. Każda z rad żołnierskich pułkowych, wysłała w tym samym czasie swoich delegatów do ówczesnego gubernatorstwa niemieckiego, gdzie wybrano centralną radę żołnierską 5. korpusu. Do rady tej należeli z pośród żołnierzy Polaków: Paluch, dzisiejszy major rezer-

W. Starano się przedewszystkiem pozbyć się jak największej ilości żołnierzy Niemców i zdobyć odpowiedni zasób materjału wojennego. Tymczasem rozpoczęły się przygrywki do walki decydującej. P. O. Wiacy zabierali cichaczem ze składnic i koszar wszystko, co się nam mogło przydać do orężnego wystąpienia. Starano się dalej opanować magazyny i składnicę broni. W urzędzie mundurowania przyszło dn. 14. 11. 1918 do poważnej strzelaniny, aresztowano 18 P. O. W-iaków, grożąc im rozstrzelaniem i wpakowano ich do więzienia. Tak samo przyszło do silnego starcia przy forcie 9, gdzie granaty ręczne niemałą odegrały rolę. Wszystkich aresztowanych Polaków później uwolniono. Celem stworzenia oficjalnej i realnej siły zbrojnej z inicjatywy Polaków członków rady żołnierskiej, zapoczątkowano formowanie tak zwanej straży Wartowniczej i Bezpieczeństwa z 3 bataljonów. W myśl ugody z Niemcami, oddział ten miał się składać do połowy z Polaków i Niemców. Zdołano jednakowoż 2 bataljony tejże straży kompletnie spo-

Dnia 5. 1. 1919 skład sił powstańczych wynosił razem: oficerów i podoficerów byłej armji niemieckiej, pełniących funkcje oficerskie 31, — podoficerów 212, — szeregowców 3871. Dnia 3. 1. 1919 r. już cały Poznań oraz część prowincji była w rękach powstańców. Trzymała się jedynie stacja lotnicza Ławica, w której skupili się nietylko lotnicy, lecz również część rozbitków Niemców garnizonu poznańskiego, oraz cały bataljon saperów. Dnia 4. 1. 1919 r. po burzliwem posiedzeniu w b. generalnej komendzie niemieckiej, w obecności P. O. W-ków M. Palucha i mojej, uchwalono wziąć Ławicę w swe ręce, po uprzedniej jednakże próbie nawiązania z Niemcami pertraktacyj o poddanie się.

Dnia 5 stycznia 1919 r. udali się do stacji lotniczej w Ławicy P. O. W-iacy M. Paluch i lotnik Pniewski w towarzystwie jednego powstańca, gdzie rozpoczęliśmy pertraktacje z Niemcami. Część niemieckiej rady żołnierskiej godziła się na wymarsz ze wszelkiemi honorami, na co jednak myśmy się nie zgadzali, żądając bezwzględnej kapitulacji. Niemcy o kapitulacji nawet słyszeć nie chcieli i oświadczyli gotowość bronienia się do ostatniej kropli krwi, oraz zagrozili wysadzeniem Ławicy w powietrze. Równocześnie zaznaczyli, że wysadzą też w powietrze fort VII., znajdujący się w pobliżu Ławicy, w którym przechowywano kilkaset ton bomb lotniczych. Fort ten był dotychczas obsadzony prze Niemców. „A więc będziemy się bili“ powiadamy. „Czekamy na was“ — odpowiada przewodniczący rady żołnierskiej por.

Fischer. Na to powiedzenie delegacja polska odjechała.

Wieczorem tegoż samego dnia zwołano zebranie do byłego gubernatorstwa, na którem to zebraniu uchwalono w nocy z dnia 5 na 6 stycznia uderzyć na Ławicę. Przez żołnierzy Polaków, znajdujących się z rozkazu P. O. W. do ostatniej chwili w szeregach niemieckich na stacji lotniczej w Ławicy dokładnie byliśmy poinformowani o sytuacji i planie obrony. Szczególnie odznaczał się w dostarczaniu nam wiadomości dzisiejszy sierż. sztab. Reichelt. Poważnie liczono się z tem, że Niemcy w razie natarcia na nich, wysadzą fort VII. w powietrze, a co zatem idzie, uczynią wielkie szkody części miasta Poznania. Mieliśmy również dokładne wiadomości, że część Ławicy jest podminowana. Należało więc za wszelką cenę przeszkodzić planom niemieckim i obsadzić natychmiast fort VII. Niezwłocznie wysłano więc oddział P. O. W-ów z zadaniem obsadzić fort VII. Równocześnie przecięto podziemny kabel elektryczny Poznań-Ławica, celem uniemożliwienia wysadzenia fortu. Dalej ustalono skład oddziałów, biorących udział w natarciu.

W wyprawie wzięły udział trzy kompanje pierwszego baonu pod dowództwem Piniechiego, 2 armaty pod Nieżychowskim, 1 pluton strzelców konnych pod Ciążyńskim. Mieliśmy również kilka karabinów maszynowych. Dowódcą wyprawy został mianowany ppłk. Kopa Andrzej. Oprócz tego w akcji wzięło udział kilka oddziałów ochotniczych P. O. Wiaków pod Kalinowskim. W skład sztabu ppłk. Kopy wchodził M. Paluch, ppor. Stępniewicz, Franciszek Gruszkiewicz i ja.

Ponieważ Niemcy obsadzili znaczną część otwartego terenu Ławicy dużą ilością c. k. m., należało, celem uniknięcia większych strat, wykonać natarcie z zaskoczeniem. Do godziny 6-tej dnia 6 stycznia, wszystkie oddziały miały zająć wyznaczone im pozycje wyjściowe. O godzinie 6.15 sztab wysłał ponownie parlamentarjuszy i postawił Niemcom ultimatum bezwzględnej kapitulacji. Czas wyznaczony na odpowiedź wynosił 10 minut. Gdy Niemcy w oznaczonym terminie nie odpowiedzieli, rozpoczęło się (o godzinie 6,25) natarcie. Powstała wielka strzelanina. Wojska powstańcze, które chroniła ciemność i które zdołały już dość blisko podsunąć się pod stację lotniczą, posuwały się łatwo naprzód, ponieważ wszystkie c. k. m. niemieckie biły za wysoko. Z polskiej strony oddano tylko 4 strzały armatnie, gdyż obawiano się wybuchu pożaru. Po 20-minutowym szturmie, Ławica była w ręku powstańców. Komendantem stacji na mocy uchwały P. O. W. został mianowany pilot Pniewski. Straty Polaków wynosiły 1 zabity i kilku rannych. Straty niemieckie 2 zabitych, w tej liczbie 1 oficer saper i kilkunastu rannych.

W ciągu dnia 7 stycznia niemieccy lotnicy z Frankfurtu nad Odrą, dwukrotnie bombardowali Ławicę, powodując pożar. W tym samym dniu pierwsi lotnicy polscy wojsk powstańczych z polskiemi odznakami szybowali już nad Poznaniem. Między innymi piloci: Mańczak, Kordylewicz, Rosada, Biały, Pniewski i Kasprzak.

Na stacji rozpoczął się natychmiast gorączkowy ruch prac organizacyjnych. Powstaje baon lotniczy z nazwą St. Lotnicza Ławica.



Pierwsza Szkoła Pilotów w Ławicy, zorganizowana natychmiast po zdobyciu stacji. Od lewej: Piloci: Staśkiewicz, Śremski, Otomański, Smętkowski, Karliński, Juraszyk, Żuromski, ś. p. Katarzyński, Szósterkiewicz, Napierała, śp. Marchlewski, kpt Mańczak D-ca Szkoły, Ciesielski werkmistrz, śp. Bartkowiak L., Galusik, Teufel, Karpiński S., Jakubowski, Dr. Dalski, Nowak, Krzyżanowski, Gallus, Garstecki, śp. Kierojczyk.



Szkoła obserwatorów w Ławicy: w środku: D-ca Szkoły por. obserwator Dr. Górnicki obecnie w rezerwie, obok w środku: sierżant obserwator Korcz obecnie kpt. 3 płk. lotn., śp. por. obs. Bilażewski, sierżant obs. inż. E. Namysł obecnie w rezerwie właśc. Zakł. Przem. Pomiędzy uczniami: śp. sierżant Matuszewski zginął jako pilot na froncie bolszewickim, śp. podchorąży Klicze zginął na froncie bolszewickim, śp. por. Szczepański zginął jako pilot w Warszawie Adamski, Święcicki, Zagierski, Serdecki, Dzierzgowski, Giełda, Żelichowski Szatkowski, Chrzanowski, Czysz, Malicki, Binkowski, Kupczyk, Dzierzgowski, Karabasz, Malinowski i inni.

Skład organizacyjny:
dowództwo — komendant Pniewski Wiktor;
1. kompanja lotnicza — dowódca Mańczak Józef;
2. kompanja warsztatowa — dowódca Gruszkiewicz Franciszek;
3. kompanja wartownicza i ochronna — dowódca Szyfter Józef;
4. kompanja rekrucka;

1. kompanja lotnicza, w skład której wchodził personel latający, oraz grupa mechaników obsługi, była zarazem szkołą lotniczą (pilotów) i wydzieliła z siebie grupę bojową lotniczą, która podlegała wprost komendantowi Stacji. Grupa bojowa rozpoczęła natychmiast działalność lotniczą na korzyść wojsk powstańczych.

2. kompanja warsztatowa posiadała w swoim składzie personel, obsługujący warsztaty lotnicze, służące do naprawy i montażu samolotów.

3. kompanja była kompanją wartowniczą i ochronną.

4. kompanja rekrucka szkoliła rekruta i ochotników.

Materjał lotniczy zostawiony przez Niemców był olbrzymi.

Z zapasów tych sformowane zostały 4 eskadry polowe, oraz w początkach stycznia 1919 r. wysłałem do Warszawy kilkadziesiąt samolotów. Pierwszy oficer łącznikowy, którego wysłałem drogą powietrzną, celem nawiązania kontaktu z ówczesnym Inspektorem Wojsk Lotniczych, był ppor. pil. Zygmunt Rosada. Po przybyciu generała Macewicza, który został mianowany inspektorem wojsk lotniczych b. zaboru pruskiego, wyznaczono mnie na dowódcę 1 esk. lotn. Wlkp. Stację lotniczą zdałem podpor. Dziembowskiemu.

Organizacja ówczesnych wyższych władz lotniczych była dość prymitywna. Na czele lotnictwa wojsk Wlkp. stał inspektor wojsk lotniczych. Jemu podlegały 4 eskadry lotnicze polowe, oraz stacja lotnicza Ławica.

W początkach, jako dowódca eskadry, wyruszyłem na front.

*
* *

I gdy dziś po dziesięciu latach rzucam krytycznem okiem na minione wypadki, — widzę i podziwiam potęgę ducha ówczesnego żołnierza-powstańca, który odważył się dla odzyskania niepodległości podnieść broń przeciwko mocarstwu, które nieomal 4 lata walczyło z całym światem.

Musieliśmy zwyciężyć, albowiem przed przemocą wroga szły nasze święte prawa do ziemi polskiej i wspólnie z mieczem szedł duch narodu.

Bodźcem dla nas był czyn legjonowy, który przez „Górę Polaków“, Marmaros Sziget i Szczypiorno, przez krwawy trud i znój, szedł niezłomną wiarą ku zwycięstwu, a przykładem były nam walki minionych pokoleń i choć one nie zdołały nam wywalczyć wolności, to przecież zostawiły nam żywym spadkobiercom krwawych testamentów, swoje nieśmiertelne **„Usque ad finem“.**



We wrześniu 1919 r. staraniem obywateli miasta Poznania i ziemiaństwa wielkopolskiego **odbył się wspaniały konkurs lotniczy na lotnisku w Ławicy.** Na ilustracji widzimy lożę, w której zajął miejsce Marszałek Józef Piłsudski, ówczesny naczelnik Państwa, ówczesny Minister Spraw Wewnętrznych Stanisław Wojciechowski, Generał Haller, oficerowie Misji Francuskiej i członkowie Straży Ludowej.

MAJOR OBSERW. KOWALEWSKI MAKSYMILJAN.

Pierwszy lot nocny frontowy.

1. Wlkp. Eskadry (12 liujowej).

Lwią częścią pracy 1. Wlkp. esk., która wchodziła już podczas walk pod Bobrujskiem w skład 14. dywizji piechoty, były rozpoznania.

Początkowo, dopóki bolszewicy mało liczyli się z lotnictwem, wywiady te przynosiły nam wielkie korzyści, gdyż większa część przesunięć wojsk nieprzyjaciela odbywała się za dnia i bolszewicy nie stosowali zupełnie biernej obrony przeciwlotniczej. Jednakowoż nieprzyjaciel, doświadczywszy na sobie ujemne skutki swego postępowania, wkrótce zmienił swą taktykę tak, że oddział II sztabu dywizji przez konfidentów, dostarczał więcej wiadomości o nieprzyjacielu niż lotnictwo. Rola tego ostatniego zaczęła się ograniczać do bombardowania i potwierdzania wiadomości otrzymanych przez sztab inną drogą.

Pod koniec października 1919 r. eskadra otrzymała rozkaz sprawdzić dyslokację nowoprzybyłych na odcinek sił bolszewickich, meldowanych przez oddział II naszej dywizji. Z powodu olbrzymich lasów, które stanowiły doskonałe maskowanie biwakujących oddziałów, wy-

wiady tego rejonu za dnia nie przynosiły nam żadnych rezultatów. Pewne wiadomości mógł dostarczyć w tym wypadku tylko wywiad nocny. To też dowódca eskadry zdecydował się na lot nocny, mimo braków tech-



O zmroku płatowiec wystartował, by dokonać nocnego lotu.

nicznych (eskadra posiadała tylko pochodnie). Ponieważ miałem pod tym względem najwięcej doświadczenia (jeszcze z armji niemieckiej) postanowiłem za zezwoleniem dowódcy eskadry wykonać jeszcze tej samej nocy żądane przez dywizję rozpoznanie. Kazałem przygotować samolot na godz. 0,30 i zaopatrzyć go w rakiety i bomby. Pilota miałem stale przydzielonego, obecnego por. Galusa, który wprawdzie w nocy jeszcze nie latał, jednakowoż pilotował znakomicie.

Wiedząc, że dobry pilot przy pierwszym locie nocnym rzadko rozbije maszynę, postanowiłem z tego skorzystać. Obawiałem się mniej o sam lot, aniżeli o orjentację. Noc bowiem była ciemna. Rejon wywiadu przecinała rzeka Berezyna z północy na południe, zaś z zachodu na wschód szosa Bobrujsk Rohaczew i tor kolejowy Bobrujsk — Żłobin. Kompleksy lasów znajdowały się między szosą a torem kolejowym i na południe od toru kolejowego. Start odbył się prawidłowo, poczem skierowaliśmy się na Berezynę i dalej już wzdłuż szosy. W drodze do Rohaczewa zauważyłem moc ogni i świateł w lasach. Bliższe badanie tego rejonu pozostawiłem sobie na drogę powrotną. Doleciawszy do Rohaczewa zastałem to miasto stosunkowo słabo oświetlone, jedynie na dworcu zauważyłem wielki ruch. Wobec tego zdecydowałem się rzucić bomby na dworzec. Zauważyłem dwa wybuchy bomb, co mi wskazało ich trafność. Dokonawszy bombardowania, skierowałem nasz lot na Żłobin, aby torem Żłobin—Bobrujsk powrócić na lotnisko. Badając teraz ilość i wielkość ogni, dokładnie zorjentowałem się w dyslokacji oddziałów. Niedługo też wylądowaliśmy szczęśliwie, a ja natychmiast złożyłem meldunek. W uznaniu naszego lotu otrzymałem pochwałę od dowódcy 14. D. P. Po kilku dniach dowiedziałem się przez wywiadowców oddziału II, że bomby rzucone przezemnie leżały w celu, a jedna z nich uderzyła w znajdującą się tuż przy dworcu szkołę, demolując ją i zabijając pięciu komunistów, zebranych tam na posiedzeniu ich sztabu.

MAJOR PILOT WIKTOR PNIEWSKI.

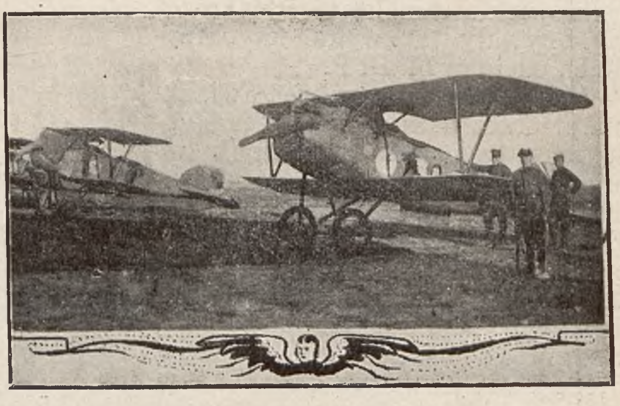
Lot podporucznika pilota Jacha Franciszka.

Będąc z 1. eskadrą lotniczą Wlkp. w Przemyślu, dnia 8 maja 1919 r. dałem podporucznikowi pilotowi, obecnie kapitanowi, Jachowi, rozkaz zaatakowania ukraińskiego balonu na uwięzi, który ukazywał się często na południ.-wschód od Przemyśla w stronie Sambora. Balon ten obserwował działalność artylerji ukraińskiej, skierowaną na tor kolejowy Przemyśl—Lwów. Podporucznik Jach rano tego dnia próbował wykonać zadanie kilkakrotnie, lecz każdorazowo przed zbliżeniem się samolotu balon ściągano. W godzinach popołudniowych, mniejwięcej o godzinie 16.30 balon ukazał się ponownie. Podporucznik Jach natychmiast startował. Obserwując lot z lotniska, zauważyłem podporucznika Jacha atakującego balon już ściągany.

Z lotu powyższego podporucznik Jach nie wrócił i dostał się do niewoli ukraińskiej. Balonu tego coprawda nie zestrzelił, lecz leżącego już na ziemi, zniszczył zupełnie nabojami fosforowemi. Faktem jest, że balon więcej się nie ukazywał.

Po powrocie z niewoli dnia 12-go czerwca 1919 r. podporucznik Jach meldował co następuje:

W krytycznym dniu o godz. 16.30 wzbiłem się wysoko, aby ze słońcem niespodziewanie zaatakować balon. Gdy tylko Rusini mnie zauważyli, zaczęli balon gwałtownie ściągać. Nie zważając na nic, sterowałem prosto na balon. Z chwilą, gdy znajdowałem się nad balonem, leżał on już na ziemi przed hangarem. Z małej odległości począłem go ostrzeliwać z obydwóch karabinów maszynowych, dając do 150 strzałów celnych. Widziałem dokładnie, jak naboje fosforowe uderzały w powłokę balonu, który po pierwszym ataku zapalił się.



Myśliwskie płatowce na starcie.

Naraz zauważyłem, że silnik pracuje nieregularnie, zauważyłem również, że przestrzelono mi główny zbiornik benzyny, wobec czego, otworzyłem zbiornik zapasowy. Przy drugim ataku wziąłem sobie za cel trzy karabiny maszynowe ukraińskie, oraz baterje, zapewne ochronę balonu, które razem stały i prażyły mnie nieustannie swym ogniem. Kulomioty ucichły, załoga baterji obsypana gradem kul zbliska, ukryła się w schronach. Wtem padły gdzieś z boków tak celne strzały, że silnik

został poważnie uszkodzony, a sam miałem rękaw kurtki przedziurawiony kulą. Nie mogąc dłużej się w powietrzu utrzymać, wylądowałem pomiędzy okopami, 300 m od okopów polskich. Ponieważ zaczęła się okropna strzelanina, musiałem odejść od samolotu i rzuciłem się na ziemię. Ukraińcy, nieustannie strzelając do płatowca, zaczęli się do mnie zbliżać; otrzymałem uderzenie kolbą w głowę, co mnie ogłuszyło. W ten sposób dostałem się do niewoli. Na moje szczęście nadjechało dwóch starszych oficerów, którzy mnie wzięli ze sobą do dowództwa.

Byłem kompletnie obrabowany, szedłem boso i z gołą głową przez wioski — Chruszatyce i Orzyszki. Wkrótce odesłano mnie pod silną eskortą do Sambora, potem do sądu wojennego w Chodorowie, gdzie przeżyłem groźne chwile, aż w końcu umieszczono mnie w obozie jeńców w Rohatynie. Z obozu tego wycofano jeńców polskich przed posuwającemi się naprzód oddziałami polskiemi przez Brzeżany do Stróżowa.

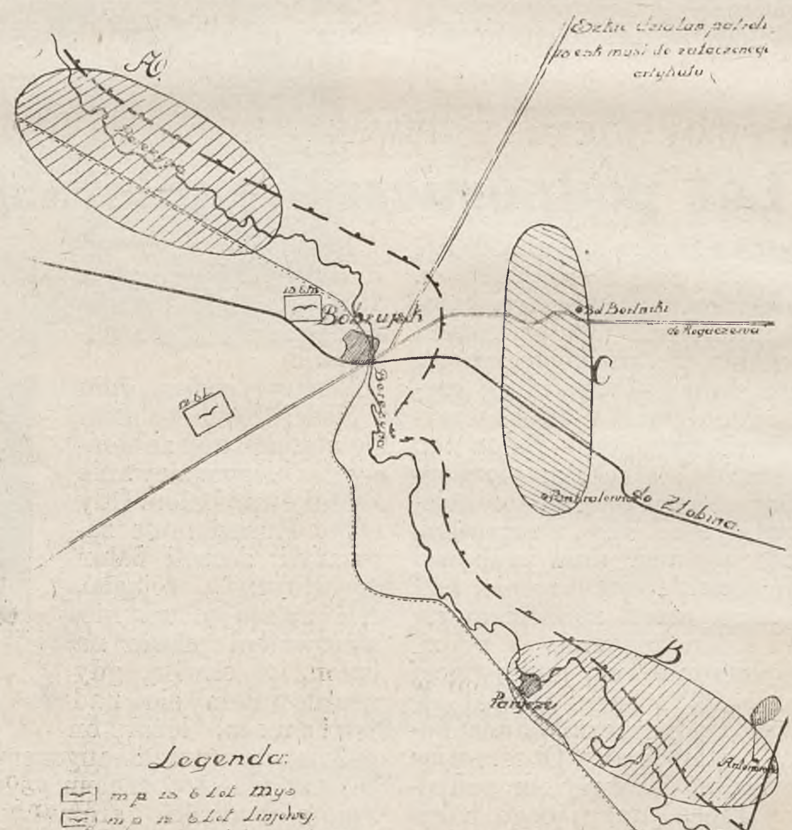
W Stróżowie uciekłem boso, przepłynąłem nocą Seret i przekradłem się lasami na północ, ponieważ słyszałem strzały z pod Tarnopola. W ten sposób udało mi się szczęśliwie dostać do naszych linij.

MAJOR PILOT MIECZYSŁAW SZCZUDŁOWSKI.

Opanowanie powietrza przez bolszewików w maju 1920 roku w Bobrujsku.

Dowiedziałem się przypadkowo, że w literaturze bolszewickiej niejednokrotnie wskazywano na działania czerwonego lotnictwa na naszym północnym froncie w czasie od maja do połowy lipca 1920 r. jako całkowite opanowanie powietrza i wzięcie w ręce pełnej inicjatywy. Mówię, że dowiedziałem się o tem przypadkowo, gdyż wówczas nikomu z nas na myśl nie przyszło, że jesteśmy przez nieprzyjaciela zgnębieni. Świadczą o tem fakty. Na odcinku 14. dyw. piech. o współdziałaniu z piechotą lub artylerją ze strony bolszewików nie było nigdy słychać. Od czasu do czasu przelatywały przez nasz front na wywiad bolszewickie samoloty, jednakowoż wykonywały to zwykle na skrzydłach odcinka 14. D. P.

O tem byliśmy zawsze zawiadamiani przez nasz sztab. W następstwie patrolowaliśmy odcinek lub urządzaliśmy zasadzki. Zwykle jednak i tego nie potrzeba było robić, gdyż z meldunkiem o przelocie samolotu bolszewickiego i to na wielkiej wysokości, nadchodził drugi, donoszący, że płatowiec już odleciał z powrotem. Raz jednak bolszewicy, wiedząc widocznie przez swoich wywiadowców, że eskadra myśliwska wyleciała na front, w Bobrujsku zaś odbywa się zabawa ludowa w ogrodzie, postanowili, swoim zwyczajem, wykonać napad dla celów propagandy. Ponieważ front był odległy od m. Bobrujska o 5—8 km, wybrali się straszyć ludność miejscową Bobrujska swą pseudo potęgą lotniczą. Z naszej strony o godz. 16-tej wyleciał patrol nr. 1*) złożony z 3 samolotów 13. esk. myśl. na odcinek północny, patrol nr. 2**) z tejże eskadry na odcinek południowy. Czas patrolowania wyznaczono jednogodzinny. O godz. 17-tej patrol nr. 2 powrócił z lotu i znalazł się nad Bobrujskiem. Muszę tu wspomnieć, że, jak zazwyczaj, po powrocie z lotu wykonywaliśmy nad miastem ewolucje akrobatyczne, tak samo wykonywaliśmy je i wówczas. Nad miastem na dany znak klucz rozbiegł się i przez kilkanaście minut wykonywał akrobacje. Z powietrza obserwowałem zabawę ludową w ogrodzie. Po zakończeniu akrobacji, znalazłszy się nad lotniskiem, wylądowałem pierwszy. Nie zgasiłem jeszcze silnika, gdy podbiegł do mnie mechanik Popielewski, wskazując ręką na horyzont, gdzie zobaczyłem jakiś samo-



*) Rejon patrolu nr. 1. oznaczony na szkicu lit. A.

**) Rejon patrolu nr. 2. oznaczony na szkicu lit B.

***) Rejon zapalonych biwaków bolszewickich oznaczony lit. C.

lot. Rozumiejąc, że jest to bolszewik, wystartowałem natychmiast ponownie, rozkazując mechanikowi zawiadomić również o tem lądujących pilotów z mego patrolu.

Widziałem startując, że podporucznik Zdunik i sierżant Filipiak lądują. Dałem więc pełny gaz i ciągnąc płatowiec starałem się doścignąć znikającego bolszewika. Ten jednak zorjentowawszy się, że go ścigam i, mając już około dwóch tysięcy metrów wysokości, uciekał w stronę Żłobina. Leciałem za nim około 20 km w kierunku na Żłobin, lecz bolszewik malał coraz bardziej, aż zniknął mi zupełnie z oczu. Dwaj moi koledzy z patrolu, nie zastali nad miastem również żadnego samolotu bolszewickiego. Tak wyglądała przewaga.

W kwietniu 1920 r. spaliliśmy bolszewikom balon w okolicy Antonówki. Za każdym razem, gdy meldowano, że balon widać, startowaliśmy i strzelaliśmy z karabinów maszynowych jak w tarczę, w kichę leżącą na ziemi. Podchorąży Dzierzgowski zestrzelił samolot bolszewicki na wschód od rzeki Berezyny w rejonie m. Parycze.

W następnym dniu po niefortunnym występie bolszewików nad Bobrujskiem, osłaniając patrolem z dwóch płatowców myśliwskich rejon Bolszyje Bortinki — Pankratowicze, zapomocą bomb zapalających zrzuconych z samolotu łącznikowego eskadry (Albatros C. 1), zapaliliśmy cały szereg obozów biwakujących oddziałów bolszewickich. Pilot, lecący na Albatrosie C. 1 wraz z mechanikiem, który pracował wówczas jako strzelec płatowcowy, szedł głęboko za frontem na wysokości tylko 50—200 m***).

Śmierć kapitana pilota Jurgensona, który dostał się do niewoli z powodu defektu silnika (nie zestrzelony jak piszą bolszewicy) i którego pędzono potem w bieliźnie i boso, któremu poobcinano palce rąk i rozstrzelano, nie odebrała nam inicjatywy i odwagi.

W czasie, gdy eszelon kołowy 13. esk. lotn. był gotów do transportu koleją i lotnictwa w Bobrujsku już nie było, bolszewicy wysłali „Muromca". Rzucił on jedną bombę, która upadła dość blisko pociągu; napadu dalszego jednak zaniechał, gdyż obrona przeciwlotnicza transportu przywitała go tak dzielnie pociskami fosforowemi z karabinów maszynowych, że odleciał natychmiast. Brałem też udział w obronie Mińska, osłaniałem z moim patrolem 25. D. P., lecz przewagi lotnictwa bolszewickiego i tam nie widziałem.

MAJOR PILOT EDWARD LEWANDOWSKI.

Garść wspomnień z walk dawnej 15 myśliwskiej eskadry.

Wspomnienia te poświęcam pamięci kochanych kolegów i towarzyszów broni:

śp. por. obs. Bilażewskiego Zdzisława,
śp. por. pil. Białego Wojciecha,
śp. por. pil. Bartkowiaka Antoniego,
śp. ppor. pil. Rozmiarka Stanisława.

Miesiąc sierpień 1920 r. zastał eskadrę we Lwowie w okresie, gdy w swoim zwycięskim pochodzie armja konna Budiennego podchodziła prawie do bram miasta. W miesiącu tym eskadra, będąca pod dowództwem por. pil. Dziembowskiego Jerzego, w składzie pilotów: por. pil. Hendricksa Józefa, ppor. pil. Lewandowskiego Edwarda, śp. sierż. pil. Bartkowiaka Antoniego i ś. p. sierż. pil. Rozmiarka Stanisława, wykonała przeszło 90 lotów frontowych. Stopnie posiadane przez pilotów eskadry w roku 1920.

Wraz z innemi, wchodzącemi w skład III dyonu lotniczego, eskadra przeprowadziła szereg napadów z powietrza na posuwające się kolumny jazdy, które przedstawiały doskonałe cele do bombardowania i ostrzeliwania z karabinów maszynowych. Wróg doznawał dotkliwych strat w zabitych i rannych ludziach i koniach, demoralizowano go i rozpraszano jego oddziały.

O skuteczności tych ataków, wykonywanych niejednokrotnie poniżej 50 metrów, świadczą najlepiej przyjęte od nieprzyjaciela radjodepesze, w których sztab konnej armji Budiennego melduje o stratach w ludziach i koniach:

„18. VIII. godz. 15.

W ostatnich dniach nieprzyjaciel w szerokim zakresie zastosował w walce z kawalerją samoloty, w ten sposób kompensując zbyt szczupłe siły. W dniu 16 i 17 sierpnia eskadry nieprzyjaciela w liczbie dochodzącej do 9 płatowców, krążyły nad nacierającemi kolumnami Konnej Armji. Zuchwale zniżając samoloty, nieprzyjaciel ostrzeliwał nasze oddziały i zarzucał je bombami. Wojska, atakowane z powietrza, nie mniej, niż trzy razy na dzień, mają ogromne straty w ludziach i koniach. W jednej tylko 6. dywizji kawalerji w dniu 17. VIII. zabito i raniono przeszło 100 ludzi i 100 koni. Jedno z natarć 6. dywizji kaw. odparto wyłącznie zapomocą płatowców.



Z bohaterskich walk 15 eskadry lotniczej. Od lewej: śp. por pil. Bartkowiak, śp. podpor. pil. Rozmiarek, śp. por. pil. Biały, kpt. pil. Dziembowski obecnie w rezerwie, śp. por. pil. Bilażewski.

Proszę o rozkaz natychmiastowego wysłania do mego rozporządzenia jednej baterji przeciwlotniczej, któraby podążała za armją. Nr. 41. t. j. POL.

Dowódca 1. Konnej Armji
(—) Budiennyj
Członek R. W. S. (—) Woroszyłow
Szef pol. szt. armji (—) Zotow".


Eskadra na froncie.

Do najgorętszych dni tego okresu dla eskadry zaliczyć należy 16 i 17 sierpnia 1920 r., w których eskadra w składzie 4 pilotów (sierż. Rozmiarek oddany do szpitala jako ranny) wykonała 26 lotów frontowych w czasie 35 godzin lotu, zrzucając przeszło 300 kg. bomb i wystrzeliwując ponad 10 000 naboi.

Akcja przeciwlotnicza nieprzyjaciela z ziemi staje się o wiele intensywniejszą zarazem skuteczniejszą, niż przy poprzednich walkach eskadry na Ukrainie. Celny ogień nieprzyjacielskich karabinów maszynowych z taczanek dawał się eskadrze dotkliwie we znaki, a samoloty powracały z lotu przeszyte w wielu miejscach kulami. Wskutek ożywionej obustronnej wymiany kul, eskadra ponosi poważniejsze straty. W tym czasie zestrzelono 3 samoloty: por. pil. Hendricksa, ppor. pil. Lewandowskiego i ś. p. sierż. pil. Rozmiarka, który przytem został śmiertelnie ranny.

Bardzo ciężkim dla eskadry był dzień 15 sierpnia, gdyż z czterech samolotów, które w tym dniu wystartowały na front, powróciły na lotnisko tylko dwa. Po daremnem oczekiwaniu do wieczora i niemożności otrzymania wiadomości we Lwowie o zaginionych pilotach, udał się dowódca eskadry por. pil. Dziembowski z ppor. pil. Lewandowskim na poszukiwanie i zasięgnięcie o nich jakichkolwiek wiadomości. Po uciążliwej, niebezpiecznej i pełnej wrażeń podróży wzdłuż nieustalonego frontu bojowego, w ciemną noc, zdołano wreszcie koło północy znaleźć ś. p. sierżanta pil. Rozmiarka w pociągu sanitarnym. Ś. p. sierż. pil. Rozmiarek otrzymał podczas brawurowego ataku na nieprzyjacielską kawalerję, ciężki postrzał w obie nogi, pomimo to jednak zdołał przelecieć na naszą stronę i wylądować pod Krasnem. Samolot wpadł do rowu i przewrócił się na plecy. Sierżant Rozmiarek przewieziony do Lwowa zmarł z otrzymanych ran w szpitalu i został pochowany na cmentarzu obrońców Lwowa.

O drugim pilocie por. pil. Hendricksie początkowo nie można było otrzymać żadnych pewnych wiadomości. Opowiadano, że z pociągu pancernego widziano, jak jakiś samolot wylądował u bolszewików, którzy pilota zarąbali szablami. To też prawdziwą niespodzianką było, gdy do samochodu, którym po odnalezieniu ś. p. sierżanta Rozmiarka miano powrócić do Lwowa, podszedł we własnej osobie por. pil. Hendricks zmęczony i zabłocony po pas, a zarazem wygłodzony i spragniony jakiegoś ożywczego trunku. Po zaspokojeniu pierwszych życzeń zapasami, jakie zabrano ze Lwowa, dowiedzieliśmy się, że por. pil. Hendricks podczas ataków z powietrza otrzymał strzał w cylinder silnika i zmuszony był lądować między linjami frontu. Porucznik pilot Hendricks silnie ostrzeliwany wycofał się do własnych linij, pozostawiając samolot w polu, licząc, że pod osłoną zbliżającej się nocy, uda mu się przeprowadzić go na naszą stronę. Będące w pobliżu nasze oddziały wzięły samolot pod obserwację, a pilot udał się pieszo przez błota i rowy do stacji kolejowej w Krasnem, gdzie spotkał samochód eskadry i zawiadomił dowództwo o swym locie, oraz prosił o pomoc. Zawezwani ze Lwowa mechanicy eskadry przybyli samochodem ciężarowym i starali się, zachowując się po bohatersku, wydostać samolot, względnie zdemontować go; wskutek jednak złego terenu, oraz silnego ognia nieprzyjacielskiego zmuszeni byli cofnąć się, podpaliwszy uprzednio samolot, którego resztki znaleziono później po odwrocie bolszewików.

Prawdziwą pociechą w tak ciężkim dla eskadry dniu była wiadomość o zwycięstwie naszem pod Warszawą. Dodała ona eskadrze otuchy do dalszej wytężonej pracy na tym odcinku frontu, oraz zaciętości, spowodowanej utratą jednego z najlepszych pilotów eskadry ś. p. sierżanta pilota Rozmiarka.

Ś. p. sierżant pilot Rozmiarek za waleczność, wykazaną w walkach z konną armją Budiennego, został awansowany na podporucznika, dekorowany krzyżem Virtuti Militari, o czem dowiedział się na łożu śmierci, parę dni przed zgonem.

Był to jeden z wytrawniejszych i najlepszych pilotów polskich, pochodzący z personelu latającego lotnictwa myśliwskiego wojsk niemieckich. Zacięty i odważny aż do zuchwałości, posiadający parę zwycięstw powietrznych w wojnie światowej na froncie zachodnim, przedstawiał sobą typ prawdziwego pilota myśliwskiego, który jednak nie mógł wykazać u nas swych zdolności w tym kierunku z powodu braku przeciwników. Eskadra podczas swej działalności na froncie ani nie spotkała nieprzyjaciela w powietrzu.

Parę słów należy poświęcić również drugiemu z pilotów eskadry ś. p. sierż. pil. Bartkowiakowi, który zginął śmiercią lotnika w maju 1922 r. wskutek wypadku lotniczego pod Lublinem, spowodowanego przymusowem lądowaniem na nieodpowiednim terenie. Wyrzucony z siedzenia przy przewracaniu się samolotu na plecy, został on przygnieciony przez skrzydło. Przewieziony do Warszawy zmarł w klinice w parę dni po wypadku wskutek wewnętrznych obrażeń i został pochowany na cmentarzu powązkowskim.

Za waleczność, wykazaną podczas walk eskadry, został on awansowany na podporucznika, oraz odznaczony orderem Virtuti Militari V-tej klasy i Krzyżem Walecznych poraz 1, 2, 3 i 4.

Był to wybitny pilot o wrodzonych wprost zdolnościach do latania, pełen odwagi, poświęcenia i obowiązkowości. Pilot, pochodzący z armji niemieckiej, po wybuchu powstania w Wielkopolsce, zabiera z zajętej jeszcze przez Niemców Bydgoszczy samolot i przedostaje się na nim do Polski.

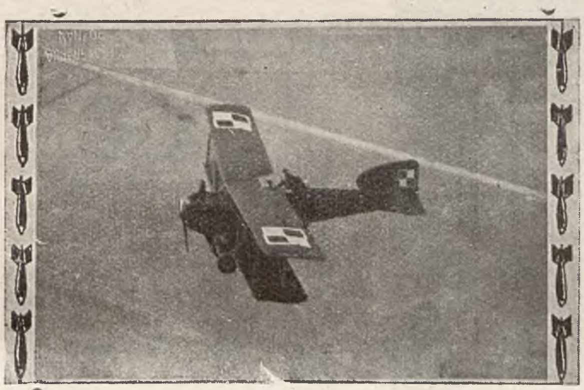
Ś. p. sierżant pilot Bartkowiak podczas swego pobytu na froncie, wyróżnił się odwagą w walkach, po mistrzowsku wywiązując się ze swych zadań. Otrzymał za to szereg pochwał od władz przełożonych. Za akcję bojową w rejonie Zamościa — Komarowa — Hrubieszowa otrzymał wraz z por. pil. Hendricksem pochwałę w rozkazie 6. armji. W cji tej wykazał on nadzwyczajną brawurę, lądując przy naszych operujących na tym odcinku oddziałach i dostarczając im bezpośrednio wiadomości z wykonanych wywiadów. Przy jednej z prób takiego lądowania omal nie wpadł w ręce bolszewiw, których mylnie wziął za swoich, a dopiero w ostatnim momencie, będąc już na ziemi, usłyszał strzały i, poznawszy swą pomyłkę, natychmiast dał gazu i wystartował nad głowami strzelających.

W tym też okresie na życzenie Naczelnika Państwa, który zwiedzał front południowy, dokonał on w bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych doskonałego wywiadu co do kierunku posuwania się armji konnej Budiennego, za który to czyn Naczelnik Państwa wyraził mu, oraz eskadrze, podziękowanie.

Następujący epizod, niestety nie uwieńczony pomyślnym rezultatem, świadczy również o brawurze. Atakując oddział kawalerii bolszewickiej i rozproszywszy go, zauważył jednego z jeźdźców, który uciekał z chorągwią w pojedynkę. Zaatakował go kilkakrotnie i powalił celnym strzałem z konia. Pozostali jeźdźcy w popłochu uciekli do pobliskiej wsi, kryjąc się wśród zabudowań. Rzucona chorągiew leżała niedaleko pola, doskonale nadającego się do lądowania, to też ś. p. sierż. pilot Bartkowiak powziął zamiar wylądowania. Podchodząc jednak do lądowania, został powitany silnym ogniem bolszewików, którzy, ochłonąwszy z przerażenia, zaczęli go ostrzeliwać i zbliżać się do niego. Z powodu bliskości wsi i konieczności przebiegnięcia pod silnym ogniem nieprzyjacielskim, drogi z samolotu do chorągwi i z powrotem, dość dużej odległości, w ostatniej chwili zrezygnował ze swego zamiaru. Później częstokroć żałował, iż nie zdecydował się na ten czyn, któryby nie miał równego nietylko w wojnie polskiej, ale w światowej.

Z pośród personelu latającego dawnej 15. myśliwskiej eskadry spoczywa już w ziemi dwóch jeszcze oficerów, którzy również swoimi bohaterskimi czynami zapisali chlubne karty w historji wojennej eskadry. Są to ś. p. por. obs. Bilażewski Zdzisław, odznaczony orderem Virtuti Militari V klasy i Krzyżem Walecznych, zmarły śmiercią tragiczną w styczniu 1923 roku w Poznaniu, oraz ś. p. por. pil. Biały Wojciech, odznaczony Krzyżem Walecznych, zmarły również w Poznaniu w roku 1926.

Dokonane przez nich czyny przypadają na okres walk stoczonych przez eskadrę podczas naszego pochodu na Ukrainę i odwrotu do Małopolski. Szereg pochwał, otrzymanych przez eskadrę w tym okresie, świadczy, iż pracą swoją i odwagą przy wykonywaniu zadań, przyczynili się oni chlubnie do uznanej przez władze przełożone działalności eskadry, a odznaczenia jakie otrzymali były dowodami ich zasług wojennych.



Polski płatowiec niszczycielski w locie.



Start o zmierzchu.

Z życia 3-go pułku lotniczego.

Skoki ze spadochronu.

Zapowiedziano przybycie płatowca niszczycielskiego Farman-Goliath. Przyleci na nim instruktor, celem dokonania szeregu ćwiczebnych skoków ze spadochronem.

Więc kto dokona skoku?

Kto się zgłasza, a kto już się zgłosił?

Zakład — że X nie będzie skakał.

Żarty z siebie i z innych.

Trudno opisać te uczucia i nastroje, jakie budziły się u lotników.

Zapowiedziano również dzień i godzinę skoków. Prawdziwe oblężenie przy płatowcu Farman-Goliath. Przytwierdzono na jego skrzydłach po obu stronach kadłuba dwie odskocznie, na których lotnicy, trzymając się stójki, stać będą podczas lotu płatowca.

Ochotnicy ubierają się do skoków, a tłumy, pomagając im przytem, dogadują i doradzają:

Felek! — Tylko trzymaj się mocno!

Felek! — Tylko nie zleć!

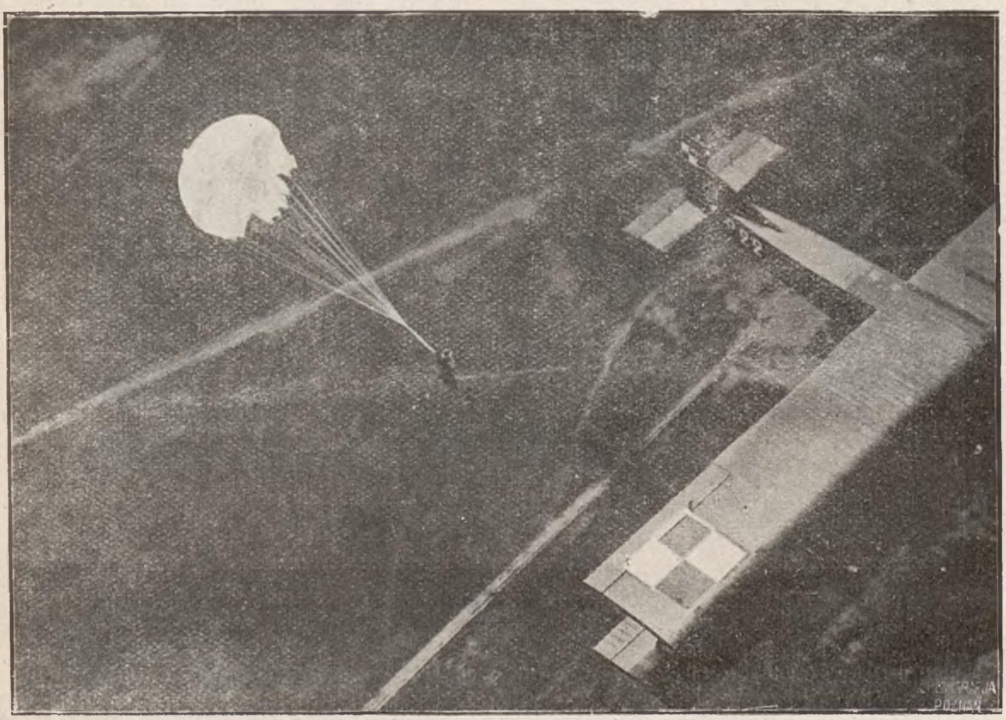
Felek! — Na Boga, opamiętaj się i nie skacz, przecież ryzykujesz życiem!

Start. Samolot unosi się w powietrze, wyraźnie zarysowują się na tle nieba sylwetki stojących na odskoczniach. Widzowie, uzbrojeni w lornetki, śledzą każdy ruch płatowca, a szczególnie zachowanie się bohaterów chcą uchwycić choć nieznaczne poruszenie, które dałoby im możność dogadywania — złośliwi. Dlaczego jeszcze nie skacze, dlaczego ten Farman tak wolno nabiera wysokość — co za krowa!

Samolot przeleciał lotnisko, zawrócił ponownie w kierunku miasta i stamtąd, na wysokości około 400-450 m, dochodzi do Ławicy.

Wszyscy z drżeniem wyczekują chwili ujrzenia w powietrzu spadających ciał. Nagle ledwo dostrzegalna na krótki moment biała smuga — to zwinięty spadochron, wyciągnięty przy pomocy małego spadochroniku z plecaka. Pod wpływem oporu powietrza spadochron rozwija się zupełnie i ściąga stojącego na odskoczni w przestrzeń. Chwilę później to samo powtarza się z drugim.

Umocowani do spadochronu nasi bohaterowie, kołysząc się w powietrzu, tracąc co sekundę 8 metrów, coraz bardziej zbliżają się do ziemi.



Spadochron rozwija się zupełnie i ściąga stojącego na odskoczni w przestrzeń.



...kołysząc się w powietrzu, tracąc co sekundę 8 metrów, coraz bardziej zbliżają się do ziemi.

Wszyscy wstrzymują oddech, wpatrzeni w spadających, zda się przeżywają z nimi te chwile w powietrzu.

Już, już prawie są na ziemi, jeszcze tylko chwila.

Wreszcie ostatni skok z wysokości kilku metrów i bohaterowie nasi padają na wznak, bokiem, jak się uda — na ziemię. Spadochrony będąc jeszcze rozwinięte, ciągną ich ciała po murawie, to też przymocowani do nich, starają się jaknajszybciej podnieść i siłą przeciwdziałać wleczeniu.

Powoli spadochron traci oparcie o powietrze i układa się na ziemi, tworząc na niej obszerną białą plamę.

Lotnicy z zachwytem opowiadają nadbiegającym o uroku doznanych wrażeń.

Czterokrotnie powtarzał się ten taniec w powietrzu. Tylko ośmiu wybrańców losu mogło zaspokoić swe gorące pragnienia.

Byli nimi:
por. pil. Ryl Feliks,
ppor. obs. Michowski Stanisław,
ppor. obs. Brzezina Stanisław,
ppor. obs. Pajer Piotr,
por. obs. Kiewnarski Antoni,
ppor. obs. Gazda Feliks,
ppor. obs. Bogowski Bolesław,
plut. pil. Szwedowski Henryk.

Podaje się do wiadomości, że z dniem 1. stycznia br. objął Administrację Lotnika nasz członek zarządu p. pilot E. Hołodyński. Z dniem tym wygasają wszelkie dotychczas wydane upoważnienia i pełnomocnictwa.

Polegli zaszczytną śmiercią lotnika w obronie Ojczyzny

1. eskadra (35.):

1. śp. porucznik obs. Święcicki, 25. 6. 1919.

5. eskadra (31.):

1. śp. porucznik obs. Pareński, 16. 2. 1919.
2. śp. porucznik obs. Jurkiewicz, 4. 7. 1919.
3. śp. sierżant pilot Szeruda, 16. 2. 1919.
4. śp. sierżant pilot Kargol, 4. 7. 1919.

10. eskadra (32.):

1. śp. chorąży Wołowicz — Odesa — styczeń 1919.
2. śp. chorąży Kostecki — Odesa — styczeń 1919.
3. śp. podporucznik obs. Bem, 16. 9. 1920.
4. śp. sierżant pilot Biel, 16. 9. 1920.

13. eskadra (131):

1. śp. podporucznik pilot Jankowski, 17. 8. 1920.
2. śp. sierżant pilot Durka, 26. 6. 1919.
3. śp. sierżant strz. pł. Kruszona, 26. 6. 1919.

15. eskadra 132.):

1. śp. podporucznik pilot Rozmiarek, 25. 8. 1920.

Polegli śmiercią lotnika na Ławicy i w trzecim płk. lotniczym.

Pułkownik pilot:

1. Serednicki Aleksander

Kapitan pilot:

2. Lang Wiktor
3. Płuszczewski Eugenjusz
4. Smerczak Gustaw

Kapitan obserwator:

5. Sioda Marjan

Porucznik pilot:

6. Bieda Karol
7. Świda Adam
8. Przewoski Czesław
9. Ostrowski Stefan
11. Kusiński Władysław
12. Mierzejewski Stefan
10. Pichler Ferdynand
13. Zieliński Jerzy
14. Korab Kowalski
15. Bartkowiak Antoni

Porucznik obserwator:

16. Łukomski Marjan
17. Wajda Jan
18. Strehl Tadeusz
19. Szunejko Jan

Podporucznik pilot:

20. Szczepański Bolesław
21. Rozmiarek Stanisław
22. Bem
23. Sacewicz

Podporucznik obserwator:

24. Daniecki Mieczysław
25. Oczykowski Eugenjusz
26. Marchlewski Walenty
27. Klicze

Chorąży pilot.

28. Marcinkiewicz Roman

Podchorąży pilot:

29. Józefowicz Józef

Sierżant pilot:

30. Katarzyński
31. Obrębowicz Roman
32. Durka Łukasz
33. Kycler Wincenty
34. Konitzer Leon
35. Kliks Zygmunt
36. Juraszek

Plutonowy pilot:

37. Grzegorzewski Witalis
38. Przybylski Stanisław

Kapral pilot:

39. Kukliński Józef
40. Zmuda Ignacy

Kapral mechanik:

41. Wojciechowski Józef
42. Schneider Władysław

Szeregowiec mechanik:

43. Wołoczko Antoni
44. Zachość Józef

DZIAŁ URZĘDOWY
KOMISJI TECHNICZNEJ Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga - numer „Lotnika“, trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E - wschód, W - zachód.

ROZPORZĄDZENIE
Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.,

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych.

Na podstawie art. 34 i 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

I. Publiczne wzloty pokazowe statku powietrznego.

§ 1. Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie publicznych lotów pokazowych należy wnieść do właściwej powiatowej administracji ogólne podanie, zawierające następujące dane:

a) Szczegółowy opis zamierzonych lotów pokazowych, typ i ilość statków powietrznych, które będą użyte do lotów, znaki rejestracyjne, oraz numer i datę świadectwa sprawności technicznej każdego statku.

b) Szczegółowy opis terenu wybranego na lotnisko (lądowanie), oraz jego wymiarów i wszelkich przeszkód w promieniu 1000 m od środka tego terenu.

c) Dzień i godzinę zamierzonych pokazów, skład komitetu organizacyjnego, członków załogi i obsługi z wskazaniem daty i numeru świadectw upoważnionych członków załogi.

d) Odpis środków ochronnych, użytych celem zapewnienia bezpieczeństwa lotów pokazowych i zachowania porządku publicznego.

Podanie należy wnieść najmniej na 4 tygodnie przed dniem rozpoczęcia pokazów, jeżeli lotnisko, z którego będą dokonywane loty pokazowe, jest zarejestrowane w Ministerstwie Komunikacji, jeżeli zaś teren, obrany na lotnisko (lądowisko) jest nowy, najmniej na sześć tygodni przed rozpoczęciem pokazów.

§ 2. Władza powiatowa administracji ogólnej przesyła niezwłocznie podanie do Ministerstwa Komunikacji, celem zaopinjowania, czy pod względem technicznym urządzenie lotów pokazowych jest możliwe. W razie przychylnej opinji Ministerstwa Komunikacji władza powiatowa administracji ogólnej udziela zezwolenia na urządzenie wzlotów pokazowych, o ile inne powody nie uzasadniają odmowy zezwolenia.

Tablica Aeronawigacyjna dla przel. międzymiastowych.

Droga	Odległość loksodrom w km	Kąt geograficzny w stopniach		Średnia deklinacja w stopniach	
		tam	z powrot.	r. 1928	r. 1929
Warszawa-Kraków	248,3	197,0	17,0	—2,6	—2,5
„ Łowicz-Poznań	282	275,3	95,3	—3,2	—3,0
„ Toruń	192	298,5	118,5	—2,8	—2,7
„ Grudziądz	211,5	312,7	132,7	—2,8	—2,7
„ Bydgoszcz	230	296,9	116,9	—2,9	—2,7
„ Gdańsk	239,9	326,5	146,5	—2,8	—2,6
„ Puck	326	328,3	148,3	—2,8	—2,6
„ Lwów	339	141,4	321,5	—1,7	—1,5
„ Lublin	153,5	134,6	314,6	—2,0	—1,8
„ Biała Podlaska	144,3	98,2	278,2	—1,9	—1,7
„ Brześć nad Bugiem	181,8	94,1	274,1	—1,8	—1,6
„ Lida	343	57,1	237,1	—1,3	—1,2
„ Wilno (Porubanek)	392	46,7	226,7	—1,2	—1,0
„ Łódź	121,1	243,5	63,5	—2,7	—2,6
„ Wrocław	301	246,3	66,3	—3,3	—3,2
„ Mława	108,2	337	157	—2,4	—2,2
„ Dęblin	94,4	141,3	321,3	—2,2	—2,0
Kraków-(Ławica) Poznań	345,5	320,0	140,0	—3,5	—3,4
Rakowice (Kraków)-Lwów	292,6	95,6	275,6	—2,0	—1,9
„ Bydgoszcz	369,4	338	158	—3,2	—3,1
„ Grudziądz	386	347,7	167,7	—3,1	—3,0
„ Lublin	224,8	55,2	235,2	—2,3	—2,2
„ Biała Podlaska	310,2	45,5	225,5	—2,2	—2,1
„ Łódź	187	348,8	168,8	—2,9	—2,7
„ Toruń	342,6	343,4	163,4	—3,1	—3,0
„ Brześć nad Bugiem	342,5	49,1	229,2	—2,1	—2,0
„ Ołomuniec	202,5	254,1	174,1	—3,7	—3,6
„ Dęblin	211,3	39,2	219,2	—2,5	—2,4
„ Kielce	98,7	28	208	—2,7	—2,6
„ Zakopane	93	180,3	0,3	—3,0	—2,9
Ławica (Poznań)-Puck	273,2	22,4	202,4	—3,8	—3,7
„ Toruń	132,7	60,5	240,5	—3,7	—3,5
„ Grudziądz	171,3	48,6	228,6	—3,7	—3,6
„ Berlin	237,5	278,3	98,3	—5,0	—4,9
„ Lwów	581,5	120	300	—2,6	—2,4
„ Bydgoszcz	111,2	44,3	224,3	—3,8	—3,6
„ Gdańsk	240,4	28,5	208,5	—3,7	—3,5
„ Lublin	420,8	109	289	—2,9	—2,7
„ Łódź	195,3	114,2	294,2	—3,5	—3,3
„ Dęblin	360,3	106,1	286,1	—3,1	—3,0
Lwów-Kołomyja	161,0	153,5	333,5	—1,1	—1,0
„ Tarnopol	118,6	106,8	286,8	—0,8	—0,6
„ Łuck	136,7	42,8	222,8	—0,8	—0,6
„ Lublin	187,2	326,3	146,3	—1,4	—1,2
„ Lida	459	10,7	190,7	—0,8	—0,7
„ Biała Podlaska	253,5	345,3	165,3	—1,4	—1,3
„ Brześć nad Bugiem	253	354,3	174,3	—1,3	—1,2
„ Pińsk	294,1	29,5	209,5	—0,7	—0,6
„ Równo	179,6	60,9	240,9	—0,7	—0,6
„ Jassy	395	138,5	318,5	—0,4	—0,3
„ Wilno (Porubanek)	542	8,8	188,8	—0,7	—0,6
„ Brody	83,6	71,5	251,5	—0,9	—0,8
„ Przemyśl	90,7	266,4	86,4	—1,5	—1,3

Droga	Odległość loksodrom w km	Kąt geograficzny w stopniach		Średnia deklinacja w stopniach	
		tam	z powrot.	r. 1928	r. 1929
Toruń-Lwów	251,8	133,1	313,2	—2,3	—2,2
„ Bydgoszcz	40,8	290,7	110,7	—3,4	—3,2
„ Grudziądz	50,4	15,9	195,9	—3,3	—3,2
„ Biała Podlaska . . .	327,5	109,8	289,8	—2,4	—2,2
Lida-Porubanek (Wilno) . .	82,7	358,3	78,3	—0,2	—0,0
„ Brześć nad Bugiem . .	226,9	208,8	28,8	—0,8	—0,6
„ Pińsk	202,8	164,6	344,6	—0,2	—0,0
„ Równo	368,5	170,2	350	—0,2	—0,0
„ Biała Podlaska . . .	252,6	215,4	35,4	—0,9	—0,8
„ Dęblin	347,2	221,7	41,7	—1,2	—1,1
„ Narocz	144,1	40,9	220,9	+0,2	+0,3
Bydgoszcz-Puck	194,2	8,4	188,4	—3,4	—3,2
„ Grudziądz	61,9	55,3	235,3	—3,4	—3,3
Grudziądz-Puck	141,2	350,9	170,9	—3,3	—3,2
Porubenek (Wilno)-Narocz . . .	99,7	74,9	254,9	+0,3	+0,5
Brześć nad Bugiem-Równe . . .	245,2	133,5	313,5	—0,7	—0,6
„ Toruń	166	88,7	268,7	—0,7	—0,5
Równe-Pińsk	169	356,8	176,8	—0,1	—0,0
Ołomuniec-Praga Czeska . . .	207,3	285,1	105,1	—5,0	—4,9
Łódź-Kielce	127,4	139,1	319.1	—2,8	—2,6

1-2-9

Władza powiatowa administracji ogólnej może zażądać od osób urządzających wzloty pokazowe, złożenia kaucji na zabezpieczenie wynagrodzenia za szkody, wyrządzone osobom trzecim wskutek wykonywania wzlotów pokazowych.

§ 3. Jeżeli teren wybrany na lotnisko jest nowy, opinję o zdatności jego na lotnisko (lądowisko) wydaje po zbadaniu na miejscu Komisja, w tym celu wyznaczona przez Ministra Komunikacji.

Koszty związane z komisyjnem badaniem ponosi osoba, urządzająca publiczne wzloty pokazowe.

§ 4. Podczas trwania publicznych wzlotów pokazowych nie wolno innym statkom powietrznym, z wyjątkiem statków komunikacyjnych, dokonywać lotów nad terenem wyznaczonym dla wzlotów pokazowych.

II. Raidy lotnicze.

§ 5. Raidy lotnicze mogą być urządzane tylko za zezwoleniem Ministra Komunikacji, udzielonem w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Raidy mogą się odbywać według zgóry ustalonej marszruty i wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków lotniczych. Jeżeli trasa raidu jest projektowana przez miejscowości, przez które nie przechodzi żaden szlak urzędowo wyznaczony, osoby raid urządzające winny przedstawić Ministerstwu Komunikacji szczegółowy opis trasy, celem stwierdzenia, czy wykonanie raidu na projektowanej trasie jest możliwe pod względem technicznym, mianowicie czy wzdłuż tej trasy są tereny, na których w razie potrzeby można dokonać przymusowego lądowania.

Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie raidu należy złożyć do Ministerstwa Komunikacji podanie, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem raidu z wyszczególnieniem trasy raidu, typów i znaków rejestracyjnych statków powietrznych, członków załogi z wskazaniem daty i numeru świadectw upoważnienia (licencji) oraz środków ochronnych celem zapewnienia bezpieczeństwa raidu.

III. Loty szybowcowe.

§ 6. Do doświadczalnych lotów szybowcowych stosuje się przepisy §§ 1-4 niniejszego rozporządzenia.

§ 7. Nie wolno uruchamiać szybowców zapomocą zrzucania ich, zagrażającego życiu lub zdrowiu czy to osoby, znajdującą się na szybowcu, czy też osób, będących na ziemi, a w szczególności zapomocą zrzucania ze statków powietrznych, z urwisk, gwałtownych wzniesień, przekraczających 10 m, oraz z dachów wysokich budynków.

§ 8. Uruchamianie szybowców może odbywać się na specjalnie wyznaczonych w tym celu terenach, z wzniesień o łagodnym spadku i zawsze pod wiatr. W promieniu 400 m około terenu nie powinno być żadnych zabudowań, drzew ani innych przedmiotów, wystających więcej, niż 6 m ponad poziom lotniska, stanowiących przeszkody dla lotów lub lądowania.

§ 9. Celem przyśpieszenia wzlotu zezwala się na uruchomienie szybowca zapomocą ciągnienia go liną przez ludzi, konie lub mechaniczne pojazdy kołowe.

Loty szybowcowe ponad osiedlami są bezwzględnie zakazane.

§ 10. Publiczne pokazy szybowcowe mogą się odbywać jedynie na szybowcach, wpisanych do rejestru statków powietrznych i posiadających świadectwa sprawności technicznej.

§ 11. Loty na szybowcach dozwolone są osobom, mającym upoważnienie do lotów, wystawione przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, i wpisanym do księgi ewidencyjnej, prowadzonej przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 12. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji (—) Kühn

M. Spr. Wewn. (—) Sławoj-Składkowski

Min. Sp. Wojskowych (—) J. Piłsudski

(Dz. U. R. P. z dnia 8 stycznia 1929 r. Nr. 1. poz. Nr. 8).

2-2-9

Chronologiczne tabele rekordów.

Rekord szybkości na bazie (wodnopłatowiec).

Należy do	Data	km	m	Miejsce	Kraj
A. Passavalı	28 grudnia 1922	280	155	Sesto Calende	Włochy
Por. C. Cuddihy	25 października 1924	302	684	Bay Shore	St. Zjedn.
Kpt. H. C. Biard	13 września 1925	364	924	Southampton	W. Brytanja
Porucznik J. Doolittle	27 października 1925	395	439	Baltimore	St. Zjedn.
Maj. De Bernardi	17 listopada 1926	416	618	Norfolk	„
Maj. De Bernardi	4 listopada 1927	479	290	Lido (Venise)	Włochy
Maj. De Bernardi	30 marca 1928	512	776	Lido (Venise)	Włochy

5-ty styczeń 1919 do 1929.

Dnia 5 stycznia 1929 roku odbyła się w Ławicy uroczystość 10-ciolecia istnienia trzeciego pułku lotniczego.

W wilję dnia tego o godz. 21 odbył się uroczysty apel poległych.



W czasie Święta Pułkowego odbyła się dekoracja Krzyżem Zasługi oficerów i szeregowych 3-go Pułku Lotniczego.

Uroczystość samą rozpoczęto Mszą św. w hangarze lotniczym. Wspaniale udekorowany hangar i ołtarz, po którego bokach ustawiono dwa myśliwskie płatowce „Spad" robiły potężne wrażenie, dopełniało je doskonałe i urozmaicające treścią kazanie. W czasie Mszy św. przygrywała orkiestra wojskowa 15 pułku ułanów.

Wśród gości 3 pułku zauważyliśmy: Pana Wojewodę Poznańskiego, dowódcę okręgu Korpusu generała Dzierżanowskiego, gen. Skierskiego, delegatów pułków poznańskiego garnizonu, delegatów formacyj lotniczych i wiele innych przedstawicieli władz, uczestników powstania Wielkopolskiego, zdobywców Ławicy i społeczeństwa.

Po Mszy św. przed hangarem odbyła się uroczystość dekoracji Krzyżem Zasługi oficerów i szeregowych pułku. Dekorował Dowódca O. k. gen. Dzierżanowski. Po akcie dekoracji odbyła się defilada prowadzona przez pułk. S. G. pilota Abżółtowskiego.

Udekorowani zostali:

Major-pilot Pniewski Złoty Krzyż Zasługi.

Kapitan-pilot Jach Srebrny Krzyż Zasługi.

Kpt.-pilot Mańczak Srebrny Krzyż Zasługi.

Kpt.-pil. Miśkiewicz Srebrny Krzyż Zasługi.

Porucznik-pilot Gruszkiewicz Srebrny Krzyż Zasługi.

Porucznik-pilot Jankowski Srebrny Krzyż Zasługi.

Sierżant-pilot Karliński Brązowy Krzyż Zasługi.

Sierżant-pilot Pyka Brązowy Krzyż Zasługi.

Sierżant-pilot Szwencer Brązowy Krzyż Zasługi.

Sierżant majster wojsk. Pytkiewicz Brązowy Krzyż Zasługi.

Sierżant majster wojsk. Reichelt Brązowy Krzyż Zasługi.

Sierżant majster wojsk. Wciórka Brązowy Krzyż Zasługi.

Po ukończeniu defilady zgromadzeni goście udali się do fabryki „Samolot". Pełne hangary płatowców Bartel M4 — krajowego wytworu, zrobiły na nich potężne wrażenie.

Pan Wojewoda na propozycję, ochotnie zgodził się osobiście wypróbować płatowiec w locie. Jako pilot poleciał p. Edmund Hołodyński; dokonał on dwóch lotów, wykonu-



Goście w fabryce „Samolot". Po Mszy św. zwiedzili goście fabrykę „Samolot" na Ławicy. Na ilustracji widzimy: 1) Wojewoda Poznański Dunin-Borkowski, 2) Generał Skierski, 3) Naczelny Dyrektor Sp. Akc. „Samolot" Dr. Nencki, 4) Inżynier pilot Bartel, 5) Dowódca 3-go Pułku Lotniczego Pułkownik S. G. pilot Abżółtowski, 6) Pilot fabryczny Hołodyński, 7) Kontroler wojskowy por. Gruszkiewicz i inni.

jąc cały szereg efektownych ewolucji, które wykazały zalety płatowców polskiej konstrukcji.

Jako drugi pasażer w drugim locie poleciał generał Skierski. Pilot Hołodyński i tym razem latał tak, że zasłużył na wyrażoną mu pochwałę za mistrzowskie latanie.

O godzinie 12 w południe przeszli goście do hangaru parkowego, gdzie czekał na nich żołnierski obiad. Wspaniale i suto zastawione stoły zgromadziły przy stole dowództwa gości, przy stołach eskadr oficerów i szeregowych każdej eskadry. Nastrój podczas obiadu serdeczny był najpiękniejszym dowodem demokratyczności polskiej armji. Podczas obiadu przemawiali: Pan Wojewoda Dunin-Borkowski, generał Skierski, pułkownik Abżółtowski, major Pniewski, a w imieniu rezerwy 3 pułku lotniczego por. rezerwy członek Z. L. P. Wiktor Czysz.

W miłym nastroju obiad przeciągnął się do godziny 15-tej.

Na drugi dzień w Bazarze odbył się jeden z najudatniejszych balów obecnego sezonu karnałowego „Bal Oficerów 3-go pułku lotniczego".

Płatowiec o którym wiele się mówi.

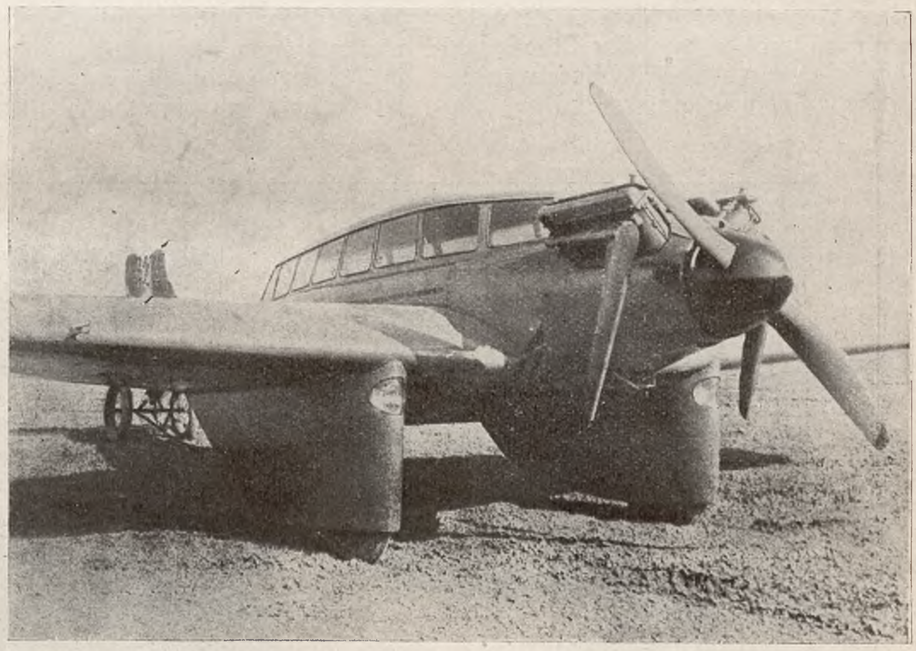
Od szeregu miesięcy zaznacza się w konstrukcjach lotniczych nowy kierunek, który powstał prawie równocześnie w laboratorjach francuskich, niemieckich i amerykańskich.

Pierwszą jaskółką tego kierunku był niemiecki szybowiec prof. Klempnera, z roku 1922, drugie wykonanie to płatowiec francuski inż. Couzinet'a „Arc-en-Ciel", który niestety przy próbach zawiódł, a wreszcie trzeci to amerykański płatowiec komunikacyjny „Scout", zbudowany w Kalifornji w Santa-Anna przez p. M. Tunison'a.

Wszystkie te płatowce posiadają główne cechy charakterystyczne podobne: Skrzydło w jednej sztuce pod kadłubem i podwozie w kształcie dwóch odnóży okrytych jakby spodniami.

Nowy amerykański płatowiec, o którym prasa codzienna rozpisuje się od paru dni bardzo wiele, jest jednopłatem zbudowanym całkowicie ze sklejki i posiada szereg ciekawych szczegółów konstrukcyjnych. Skrzydło w jednym kawałku ma rozpiętość 11 m. Lotki o bardzo małym wymiarze umieszczone są w samym końcu skrzydła, podobnie jak w konstrukcji Focke-Wulf. Skrzydło ma kształt trapezoidu, głębokość jego wynosi przy kadłubie 3,5 m i zmniejsza się ku końcom do 1,5. Profil przy kadłubie i w części środkowej użyto „Göttingen 387", końce posiadają natomiast „Clark Y".

Konstrukcja skrzydła jest ogromnie ciekawa i należy do grupy o pracującem pokryciu. Żeberka i podłużnice służą tylko do utrzymania kształtu. Pokrywa skrzydła składa się z dwóch części górnej i dolnej złączonych razem. Każda część jest niejako skorupą dwuczęściową, przyczem odległość obu części waha się od 5 mm na końcach skrzydeł do 60 mm przy kadłubie. Skorupy powstały przez złączenie żeberkowe dwóch płyt sklejki.



Kadłub posiadający zasadniczo miejsce na trzech pasażerów, jest cały ze sklejki. Kończy się on, przechodząc w statecznik poziomy. Forma ta zakończenia była używana, lecz dziś jest przez konstruktorów zupełnie zarzucona. Kabina dostosowana do kształtu opływowego jest cała oszklona i obejmuje również siedzenie pilota. Zakończenie kabiny przechodzi w statecznik pionowy.

Podwozie o dwóch zupełnie niezależnych kołach umieszczone jest w olbrzymich rurach opływowych, które przedłużone są do całej głębokości skrzydła i przymocowane wprost do pokrywy skrzydła. W górnej części opływów podwozia umieszczone są reflektory do lądowania.

Przy pierwszych próbach 27-go grudnia ub. r. użyto silnika Hispano-Suiza 300 MK. Pilot Jimmie Angel wystartował bardzo krótko i po locie stwierdził dużą stateczność w locie. „Scout" posiada ciężar własny 860 kg. W najbliższym czasie odbędą się dalsze loty próbne z silnikiem konstrukcji p. M. Tunison'a.

W czasie pierwszych lotów próbnych płatowiec wykazał szybkość 225 km/gdź, szybkość lądowania 64 km/gdź, wybieg przy lądowaniu 76 m.

Dla sfinansowania serji „Scoutów" zawiązało się towarzystwo w Los Angeles.



ZE ŚWIATA

POLSKA

Pierwszy hydroplan na lotnisku w Ławicy. Dnia 7 lutego b. r. wylądował na tutejszem lotnisku hydroplan Lioré et Olivier, należący do Lotnictwa Morskiego. Samolot przybył z Pucka z załogą czterech osób, por. pilot Syzanowski, por. obs. Jasinowski, por. obs. Majewski i mechanik sierż. Zając. Powyższy samolot należy do kategorji samolotów lądowo-wodnych, jest wyposażony w dwa silniki Hispano-Suiza po 180 MK z ciągnącemi śmigłami.

Pomorze będzie miało lotnisko cywilne. Zarząd Wojewódzki LOPP w Toruniu zakupił w majątku Cibosz pod Lidzbarkiem własność p. Mieczkowskiego duży plac pod lotnisko cywilne, które urządzone będzie na tym terenie jeszcze w roku bieżącym.

Ilość płatowców zarejestrowanych. Podług oficjalnych statystyk posiadają Stany Zjednoczone 4.555 prywatnych płatowców, Niemcy — 675, Japonja — 50, Włochy — 40, Anglja — 370, Belgja — 32, a Polska — 18. Czy to naprawdę wszystko?

Walne zebranie LOPP w Michałkowicach. Dnia 3. 2. 1929 odbyło się walne zebranie LOPP koła Michałkowice-Bańgów, na które zjawiło się przeszło 90 członków. Zarząd złożył sprawozdanie, z którego wynika, że tylko mała ilość nowych członków w ubiegłym roku do koła przystąpiła, a całe rzesze obywateli zachowywały się biernie, niedoceniając ważności tej organizacji. Następnie delegat Zarządu Wojewódzkiego wygłosił obszerny referat o celu i zadaniach Ligi, który zgromadzeni nagrodzili oklaskami. Po wyborach w skład nowego zarządu koła weszli: naczelnik gminy poseł Fojkis jako prezes, dr. Dłuchosz jako wiceprezes, nauczyciel Pietrzyba jako skarbnik, p. Guzy jako sekretarz oraz pp. Murlowski, inż. Dudek i inż. Krajewski jako ławnicy. Do komisji rewizyjnej weszli pp.: Werner, Szymański i Guzy. Nowy zarząd ze swym ruchliwym prezesem daje pełną rękojmię, że sprawa Ligi, na tutejszym terenie będzie rozwijała się coraz pomyślniej, a ilość członków znacznie się powiększy.

Z komunikacji powietrznej. W związku z dalszem wprowadzaniem na linjach powietrznych nowych 10-cio osobowych samolotów typu Fokker, które to samoloty, obsługując przez cały styczeń linję Warszawa-Poznań, zdały świetnie egzamin, z dniem 1 lutego b. r. wprowadzone zostały następujące zmiany na szlakach powietrznych.

1. Na linji Warszawa-Gdańsk kursują 10-osobowe samoloty typu Fokker w miejsce samolotów 6-osobowych typu Junkers.
2. Na linji Warszawa-Lwów samoloty kursować będą we wtorki, czwartki, soboty, startując z Warszawy o godzinie 12.30 i przybywając do Lwowa o godz. 15.15, ze Lwowa do Warszawy w poniedziałki, środy i piątki, startując ze Lwowa o godz. 9.00 i przybywając do Warszawy o godz. 11.45.

Samoloty ze Lwowa do Warszawy oraz z Gdańska posiadają w Warszawie bezpośrednie połączenie, dzięki czemu czas podróży między Lwowem a Gdańskiem wynosi zaledwie 5 i pół godziny. Podobne bezpośrednie połączenie posiadają samoloty na linjach Poznań-Warszawa i Warszawa-Lwów. Dzięki temu pasażerowie, poczta i towary przywożone są z Poznania do Lwowa względnie odwrotnie zaledwie w przeciągu 6 godz.

Wszystkie samoloty, kursujące na polskich szlakach komunikacyjnych są ogrzewane tak, iż wewnątrz kajut pasażerskich panuje normalna, pokojowa temperatura.

Charakterystycznem jest, iż wielkie opady śnieżne, które w ostatnich czasach utrudniają, a nawet tamują komunikację kolejową, na komunikację lotniczą nie mają żadnego wpływu i wszystkie linje obsługiwane są z wysoką regularnością.

ANGLJA

Lot eskadry angielskiej z Kairu do Capetownu. Królewska brytyjska eskadra lotnicza podjęła w dniu 12 lutego b. r. doroczny raid wzdłuż kontynentu afrykańskiego od Kairu do Captownu. Przelatując nad kolonjami Kenva i Tanganaika, samoloty odbędą ćwiczenia nad miastem Nairobi, w których wezmą udział królewscy strzelcy afrykańscy. W marcu nastąpi odlot z Nairobi do Capetownu. Punktem końcowym raidu będzie Durban, odległe od Kairu o 10.600 kilometrów.

Nowa stal. Zakłady T. Firth i Syn wyprodukowały nowy gatunek stali, który prawdopodobnie znajdzie wielkie zastosowanie w lotnictwie. Stal ta nazywa się „Nitralloy". Sposób otrzymywania jej nazywa się we Francji „Nitsuration', w Ameryce „Nitriding", polega on na zanurzaniu stali w amonjaku przy temperaturze około 500° C. Przy tej temperaturze rozłącza się NH_3 i wyzwolony azot przenika stal do głębokości zależnej od czasu trwania procesu. Jako rezultat powyższego powstaje ogromnie twarda powłoka. Jak dotąd produkuje fabryka trzy gatunki nowej stali i przeprowadza z nimi próby, które dają bardzo dobre wyniki. Silnik z cylindrami i korbowodami z „Nitralloy'u" zużywał znacznie mniej oliwy. Próba śmigieł w pompach wodnych wykazała po 100 godzinnym biegu przy szybkości 110 km/gdź, ledwie pod mikroskopem możliwe do wykazania zużycie, a mimo najskrupulatniejszych badań żadnej straty na wadze.

Tragiczny wypadek podczas ćwiczeń lotniczych. Z Peszawaru donoszą o niezwykle tragicznym wypadku, jaki się wydarzył podczas ćwiczeń lotniczych w Indjach angielskich. Wskutek omyłki z jednego samolotu rzucono kilka bomb, które spadły w oddział wojska angielskiego, 3 oficerów i 8 szeregowców zostało zabitych, 12 jest ciężko rannych tak, że niema nadziei, aby wszyscy pozostali przy życiu.

Ćwiczącego na dole oddziału wojskowego załoga samolotu nie mogła zauważyć, ponieważ żołnierze mieli na głowie białe okrycia. Pozatem zaszła grupa pomyłka, która jest właściwą przyczyną nieszczęścia.

Między Peszawarem i fortem Jambrus u wejścia do doliny Khyberu, znajduje się wielki plac ćwiczebny. Przed 2 dniami dowódca angielskich sił zbrojnych skierował do oficera placu prośbę o oddanie placu dla celów ćwiczebnych. Na podanie odpowiedziano przychylnie a równocześnie umówiono wspólne ćwiczenia konnicy, tanków i piechoty. Po przybyciu szwadronu kawalerji indyjskiej na plac, doniesiono oficerowi, że samoloty rzucać będą bomby, wobec czego oficer placu sygnałem uwiadomił samoloty, aby nie rzucały bomb. Tymczasem jeden samolot, znajdujący się na wysokości 1300 m, z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych sygnał fałszywie zrozumiał, mianowicie: „wszystko gotowe" i rzucił bombę, która miała tak straszny skutek.

Wszyscy zabici i ranni należą do pułku kawalerji staroindyskiej.

BELGJA

Nocna poczta lotnicza z Brukseli do Londynu. Belgijski minister lotnictwa M. Lippens oświadczył, że prawdopodobnie w maju uda mu się uruchomić nocną pocztę lotniczą z Brukseli do Londynu. Nie jest to jednak nic nadzwyczajnego, jeśli się weźmie pod uwagę, że w Ameryce już od przeszło pięciu lat stale kursuje poczta lotnicza nocna na przestrzeni przeszło 3000 km.

FRANCJA

Francuskie lotnictwo komunikacyjne zaopatruje się w Fokkery. We francuskich sferach lotniczych wywarła wielkie poruszenie wiadomość, iż Tow. C. I. D. N. A. utrzymujące komunikację powietrzną z Paryża do Norymbergji, Strasburga, Pragi, Warszawy, Wiednia, Budapesztu, Belgradu, Sofji i Konstantynopola, zamówiło w holenderskiej fabryce Fokkera 10 samolotów. Jak wiadomo Tow. C. I. D. N. A. dotychczas posługiwało się wyłącznie aparatami, budowanymi we Francji, gdyż było to jednym z podstawowych warunków udzielonej mu przez rząd francuski koncesji. Obecne zamówienie samolotów zagranicą świadczy o dobroci samolotów typu Fokkera, których zresztą obecnie od początku bieżącego roku używa polskie lotnictwo komunikacyjne. Francuskie czasopismo lotnicze „Les Ailes" podając powyższą wiadomość w dniu 17 b. m. nadmienia, iż w najbliższej przyszłości ma być uruchomiona w Argenteuil we Francji, fabryka samolotów typu Fokker. Świadczyłoby to o tem, iż francuskie lotnictwo komunikacyjne nie zamierza poprzestać na zamówieniu tylko 10 płatowców Fokker, ale że chce wprowadzić samoloty tego typu na wszystkie swe szlaki powietrzne.

Costes przygotowuje nowy lot. 19 lutego postanowiono rozpocząć lot z Paryża do Indochin do Hanoi. Do lotu tego wybrano pilota Costes, który poleci na płatowcu Breguet z silnikiem Hispano-Suiza 550 MK. Jako drugi pilot poleci Codos, pilot Air-Union'u, prócz tego mechanik Bellonta i jeden pasażer jeszcze nieznany. Płatowiec posiada na pokładzie radjoodbiornik konstrukcji Mainguet'a. Na mocy układu z Ministerstwem Poczt zabierze Costes 150 kilo poczty, płatnej po 10 franków za 10 gramów.

Strefy zakazane. W ostatnim tygodniu stycznia przeleciał płatowiec francuski cywilny przez strefę zakazaną koło wojennego portu w Tulonie. Po wylądowaniu w Antibes, sprawdzono dokumenty załogi, płatowiec natomiast zatrzymano do czasu rozprawy sądowej.

W listopadzie roku ubiegłego miał miejsce podobny wypadek. Przelot odbył się nad strefą w okolicy Metzu. Na rozprawie sądowej, która odbyła się w styczniu uwolniono załogę od winy i kary i płatowiec zwolniono z aresztu,

GDAŃSK

Codzienna komunikacja lotnicza pomiędzy Gdańskiem a Berlinem. W ostatnich miesiącach kursowały samoloty na linji Królewiec-Gdańsk-Berlin tylko trzy razy tygodniowo. Z dniem 5-tego b. m. podjęta została znowu komunikacja codzienna.

NIEMCY

Flota powietrzna Niemieckiej Lufthansy składała się w dniu 1 lipca 1928 roku z: 79 Junkersów, 36 Dornierów, 28 Fokkerów-Grülich, 12 Focke-Wulf, 9 Rohrbach, 8 Bayrische Flugzeug Werke, 7 L. V.G.

Zgon lotnika transatlantyckiego. W jednem z berlińskich sanatorjów zmarł po przebytej operacji znany niemiecki lotnik transatlantycki baron von Huenefeld.

Samoloty dostarczają żywność okrętom. Z zachodnich okolic wybrzeża bałtyckiego nadchodzą niepokojące wieści. Około 30 okrętów, pływających pod flagą angielską, szwedzką, norweską, polską i łotewską, które uwięzły w lożeglugi niemieckiej w Hamburgu przez dwa dni zaopatrywał okręty te w prowianty przy pomocy samolotów. Obecnie na polecenie rządu Rzeszy samoloty Hanzy podjęły okrężne loty nad Bałtykiem celem niesienia pomocy okrętom.

Biuro Wolffa podaje, że pomoc ta udzielona będzie wszystkim okrętom bez różnicy przynależności państwowej.

KANADA

Płatowiec sportowy ratuje życie. 3-go stycznia kapitan May, członek klubu lotniczego w Edmonton na telegraficzne prośby wystartował do fortu w Vermilion wioząc przesyłkę serum przeciw-dyfterytycznego. Uratował w ten sposób załogę fortu od dyfterytu, który wybuchł w olbrzymiej sile.

STANY ZJEDNOCZONE

Wystawa lotnicza w Chicago. W grudniu ubiegłego roku odbyła się wystawa lotnicza w Chicago. Na stoiskach wystawiono 82 płatowce turystyczne i komunikacyjne i 29 silników. Ciekawem do zanotowania jest, że pośród silników tylko jeden Curtiss Conqueror był chłodzony wodą.

Cztero-silnikowy Fokker. Zakłady Fokkera w Ameryce budują na zamówienie Universal Air Lines 5 Fokkerów cztero-silnikowych, które odbędą swe próbne loty w końcu marca. Będą one zabierały na pokład 32 pasażerów.

Ruch pocztowy w Ameryce. Płatowce pocztowe Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej przeleciały w roku 11.586.000 km, a przewiozły 1.7000.000 kg poczty (około 75.000.000 listów) i 30.000 przesyłek pocztowych pośpiesznych.

Ślub Lindbergha. Z Meksyku donoszą, że w najbliższym czasie ma się odbyć ślub amerykańskiego lotnika Lindbergha z córką posła amerykańskiego w Meksyku Morrowa, wspólnika banku Morgana.

KALEJDOSKOP.

O Boże! Jakiż to dałeś naturze Słowianina cudowny oportunizm! Jakąż cudnie naiwną wiarę w ludzi i wiarę w zwycięstwo prawdy! Jakiż wspaniały romantyzm zaszczepiłeś w naiwnych od urodzenia sercach!

Niema albowiem burz ani kataklizmów dziejowych, katastrof ani kroniki policyjnej, rządów ani departamentów — któreby ostudzić były w stanie młodzieńcze zapały i pały! Hojnie na niwie polskiej rodzą gruszki na wierzbie, te właśnie, których w popiele zasypiać nie wolno!

Dałeś nam ongi, Panie, przez panów wszechmocnych — nędzną i głupią rzecz — szkoły pilotów. Był to wstyd, wielością miejsc wstydliwych się odznaczający. Hańba to była! Już Słowacki, spacerując po Grecji, o Polsce opowiadał, że „papugą była narodów". Gdyby żył jednak w onych czasach historycznych, gdy poczęto w bólach suchotnicze podrzutki, chrzcone „szkołami pilotów", rzekłby napewno: „małpą była narodów". Jako iż mądrych rzeczy naśladownictwo zwie się w języku polskim „małpowaniem". Nawet piosenkarz Bartels, w czasach, gdy jeszcze ani „Perskiego Oka" ani perskiego proszku nie znano, powiedział: „Z dwojga złego biorąc mniejsze — zawsze małpy rozumniejsze!"

Otóż były — jako rzekliśmy — szkoły pilotów cywilnych. Byli ale wyszli. Polatało się, popłaciło się, nauganiało się, nie opłaciło się — nafabrykowało się ku nieszczęściu ludzkości pilotów — i rozesłało się tajnym szryftem w języku esperanto (nadzieja — matka głupich) okólnik:

„Rozstrzela się, trzykrotnie powiesi, a potem wyrwie całe uzębienie w ambulatorjum Kasy Chorych temu — kto polskiemu pilotowi da posadę w fabryce płatowców, na linji, albo w poznańskiem „Aero".

Potentaci lotnictwa polskiego wystraszyli się najbardziej ambulatorjum dentystycznego — i gwoli wykonania tajnego okólnika, zrzeszyli się we własnej kasie „Chorych Posad w Lotnictwie" i w zawodowym „Związku Nafciarzy, Buchalterów i Rolników Lotnictwa". Szczęśliwie zapobieżono złotniczeniu polskiej żeglugi powietrznej, co wpłynęło dodatnio na tak zwaną powietrzną produkcję.

I cóż się oto — mimo sprawiedliwych ukazów — dzieje? Bunt, proszę państwa, niesubordynacja, — małpiarstwo!

Akademicy, to bractwo, które już za czasów Tutankhamena przysparzało rządom kłopptów t. zw. postępowym szlakiem vel szlagiem (przeciwieństwo paraliżu postępowego) — akademicy, te jaja, mądrzejsze od kur, — zakładają ku utrapieniu ludzi zrównoważonych własne „Aerokluby"!

Przychodzi taki jeden z drugim, i jeden po drugim, wyciąga zza pazuchy ostatnie złocisze — i naprawdzie, do klubu! Zapiszcie na członka! sza się: — Przyjmijcie, dobrzy lu-

I zapisują. Powiadają:

— Jutro będziesz pan latał — jeżeli mróz zelżeje. Przy 67° mrozu niewygodnie!

Siedzi potem taki „klubowiec" kołkiem przed termometrem i gapi się: — zelżeje czy nie zelżeje? Że też, psia krew, na lotnisku kaloryferów nie założą!

Ale to, że się te studniarze nasze tak do lotu palą, że aż się rtęć w termometrze podnosi — to głupstwo, to jeszcze nic!

Żebyście tak wiedzieli — ile to do owych „Aeroklubów" należy akademiczek, — filozofek, medyczek, prawniczek! Ohej! Aż się dusza raduje, jak to te przyszłe matki narodu polskie z postępem w życie idą!

Tych nawet mróz nie wystrasza! tylko jeden mają one kłopot — z wiatrem!

„Okrutnie dziś podwiewa! I to na ulicy — a cóż dopiero będzie w powietrzu! Kolega chce mi towarzyszyć na lotnisko? No... dobrze, ale pod warunkiem, że jak polecę, nie wolno patrzeć w górę! Za wielki wiatr!"

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

O Rufinie co jesienią odleciał. (Z cyklu „Na odskoczni XX wieku").

VII.

Bodaj że nie gramatykę Patecki pisał. Porozrzucane po stołkach, na biurkach, pod oknem , a i na podłodze książki tytułami swemi wskazywać się na to nie zdawały. Psychologją się raczej parał czy socjologją jakowąś. Toż dla gramatyki ani nafty tyleby nie spalił — ani godzin tylu w milczeniu i kontemplacji z kąta w kąt nie przechodził.

Owa do psychologicznych rozważań skłonność tłumaczyćby mogła i fakt ten znany, że starszego panicza indywidualność nijakiej ciekawości w Pateckim nie budziła. Boć charakterów prymitywność mało do głębszych rozważań sposobności nie daje.

Aleć miał pan Patecki inny zainteresowań objekt, a i blisko tak, że bardziej trudno — bo za ścianą, w której drzwi do Rufina pokoju prowadzą.

Czy w człowieku suchym i kawalerze starym, jakim Patecki był, mogło się zbudzić dla ucznia jakowe przywiązanie — sprawa to do zbadania trudna, a może i zbyteczna. Toć mało ważną rzeczą Pateckiego serce, a ważniejsze postokroć jego okulary, przez które, jakoby przez mikroskop, przedziwne ewolucje duchowe ucznia swego obserwował.

A zadanie to nota bene ułatwiał sobie zgrubsza — dzięki okoliczności jednej, która na wszelkich Pateckiego poczynaniach zaważyć się zdawała kardynalnie.

Jakaż to okoliczność była? Jak najprostsza. Toż Rufin pamiętnik z dnia na dzień pisuje.

Wykrył to pan Patecki i do okoliczności onej się przystosował. Do wprawy już ponoć takiej doszedł, że co noc z Rufina pokoju zeszyt ów gruby i wymięty nieco ze stolika nocnego ukradkiem porywał — na palcach cicho stąpając — by posadzki skrzypów nie rozbudzić i czujnego snu nie spłoszyć Rufinowi.

Jakoż o spóźnionej godzinie nocnej, w żółtym naftowej lampy kręgu, Patecki przy swym biurku siedzi, rozparłszy się łokciami, nad zygzakami Rufinowego pisma.

VIII.

„2-go listopada.

Jakżeż się cieszę tą nadchodzącą w coraz szybszem tempie jesienią. Coraz to liści więcej z drzew ubywa, coraz to większa nagość w przyrodzie. W grabach z dniem każdym coraz się szersze okna na świat otwierają.

Dziś zrana już tylko resztkę liści zżółkłych dojrzałem, a przez grabowych gałęzi sploty znowuż — od kilku miesięcy poraz pierwszy — okiem po rozległej równinie pól biec mogę.

Szaro jest wkoło i mglisto nieco — cudnie! Najpiękniejsza to chwila w roku — jesień. Śmierć wokół się ściele. Dobrze mi z nią — rozumiemy się, my dwoje, najlepiej. W takim to „smutnym", jak ludzie powiadają, krajobrazie, żyćbym chciał zawsze, dopóki życia jeszcze starczy.

Cieszy mnie wszystko: i jednostajność widoku, i chmurne twarze ludzkie, i te pędzone przez wiatr liście, liście — których wiosennej i letniej zieleni całą istotą swoją nienawidzę. I cieszą mnie te brudne, szare trupy kwiatów na klombach wyrudziałych, zdeptanych, upokorzonych przez największy i najgenjalniejszy żywioł świata — przez śmierć.

Bywają chwile, gdy zdaje mi się, jakobym był wybrańcem losu, uposażonym w największe błogosławieństwo Wszechstwórcy, jakobym był symbolem żywym i potężnym najistotniejszej treści życia — wiecznie czuwającego zgonu: młodzieniec szesnastoletni, od zarania przykuty do fotela, ciałem i duszą zrośnięty z jednym i tym samym dalekim, równinnym krajobrazem.

Kocham cię, moje okno weneckie, ty mój wszechświecie cały! Ileż to cudów za tobą się dzieje, ileż to obserwacyj tajemnych, mnie tylko dostępnych — ile dziwów przynosisz mi codzień i jakżeż krzepisz mnie w mojej religji śmierci — im dalej od banalnej pstrokacizny lata, im bliżej do śnieżnych całunów.

Dziś — mglistym, szarym rankiem znów inne miał oblicze mój ukochany wiatrak! Niewyraźnemi konturami wrósł w ciężką, mleczną przestrzeń mgieł. Pieściłem go spojrzeniem cały dzień. Znów przeżywałem tyle dziwnych, fantastycznych zwidów. Nigdy nie będziesz dla mnie tem, czem jesteś — wiatrakiem żydowskim, z desek skleconym.

Dziś widziałem w tobie znowu ową wielką wymarzoną machinę o potężnym rozmachu skrzydeł. Widziałem w tobie dziś znowu przybysza z dalekich stron świata: wylądowałeś zrana na czarnem polu po gigantycznym locie nad biegunem i stoisz tu do wieczora, by znowu w świat odlecieć. Byłem znów twym pilotem, strudzonym po wielogodzinnych zmaganiach z rozszalałym żywiołem wichrów i mgieł. Sennie okręcała się twoja śmiga przez dzień cały, by w nocy zadrżeć w szalonym pędzie i wśróbować się w najodleglejsze strefy atmosfery.

O Boże, Boże! Ziść me codzienne modlitwy i daj mi nadprzyrodzoną zdolność do lotu — tę zdolność, której nikt, nikt zupełnie nie posiada!

...Dziś, starając się dojść do szafy bibljotecznej, upadłem. Przestraszyłem się strasznie, bałem się, że może wejść Patecki albo Marcinowa. Na szczęście nie było nikogo w pobliżu. Ledwom się dowlókł z powrotem do fotelu..."

IX.

„3-go listopada.

Mają znowu o czem mówić: umarł podobno syn ogrodnika Piotra. Podobno Piotr chce rzucić posadę. Cóż mnie to obchodzić może? Cieszę się tylko z tego, że o jedną twarz mniej będzie pod mojem oknem.

O, jakżeż was nienawidzę — głupie, bezmyślne, dwunogie zwierzęta, bez celu chodzące po świecie — cóż wychodzicie mądrego? Znacznie lepiej zrobił ten mały, co umarł. Śmierć jest radością życia, a nie jego smutkiem! Ale wy, głupcy, zrozumieć tego nie jesteście w stanie.

Jutro pogrzeb — będę go mógł oglądać zdaleka, jeśli zechcę, bo przejdą koło młyna. Prosiłem Marcinową, by nie zapomniała mnie uprzedzić, o której to będzie godzinie. Nie chcę jednak tego oglądać: zbeszczeszczą mi widok na tajemniczą machinę o wolno okręcających się skrzydłach".

X.

Ruch w całym dworze powstał niebywały. Od pola ludzi przybiegła gromada, zadyszana, rękami wymachująca. Szukająca starszego panicza w pośpiechu.

— Paniczu, paniczu, pa-ni-czu!— nawoływała na folwarku i po ogrodzie gama głosów.

Starszy panicz na ganku już kurtkę dopinał i za czeredą fornalską biegł. (Dok. nast.)

KOMUNIKAT
Związku Lotników Polskich

Członkom Z. L. P. podaje się do wiadomości, że w dniu 2 marca b. r. odbędzie się II. Nadzwyczajne Walne Zebranie, w myśl uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Z. L. P. z dnia 1 lutego 1929 r.

Na porządku obrad:

Dyskusja nad zmianą statutu Z. L. P.

Zebranie odbędzie się o godz. 19-tej w lokalu restauracji Pod Strzechą, Plac Wolności nr. 7.

Ze względu na ważność spraw z porządku dziennego, o liczny udział na zebraniu uprasza:

(—) dyr.-pilot Wawrzyniak, prez.
(—) pilot Hołodyński, sekretarz
(—) pilot Otomański, skarbnik.

Nowe książki.

Księga pamiątkowa 3-go Pułku Lotniczego. Z okazji święta pułkowego nakładem 3-go Pułku Lotniczego, ukazało się dziełko w formacie 4⁰, o objętości 88 stron, ozdobione licznemi ilustracjami, **drukowane** w Drukarni Robotników Chrześcijańskich w Poznaniu.

Praca zbiorowa, ujmująca szereg działów historji pułku, jest nietylko znakomitym przyczynkiem do przyszłej historji lotnictwa Odrodzonej Polski, lecz ogromnie zajmującym wydawnictwem, które powinien każdy interesujący się lotnictwem przeczytać. Wyjątki z powyższego, za zezwoleniem autorów, podajemy w dzisiejszym „Lotniku". Księga pamiątkowa, która obejmuje całokształt prac pułku, jest opracowana ze znajomością rzeczy i szczegółowo. Wśród autorów znajdujemy szereg najlepszych piór wojskowych Polski. Do nabycia w księgarniach i Dowództwie pułku w Ławicy pod Poznaniem.

Mac Millan (Capt. Norman).: The art of flying. With a foreword by air Vice-Marshall Sir Sefton Brancker pp. 160. Sh. 5.

Jones H. A.: The war in the air: being of the part played in the Great war by the Royal Air. Force. Voll. II. pp. 528. Sh. 17-6.

Gamble C. F.: The Story of a north sea Air station. About 40 illus. pp. XX, 429. Sh. 21.

Koel: The Tree Musketeers of the air, their Conquest of the Atlantic from East to west. German trans. of captain Koehls anr Baron von Heunefeld's versions by George F. Dunay. Withn 31 Illus. p. 342. Sh. 10-6.

Thomas L.: European Skyways. Sh. 15.

Page Major Victor: Modern Aircraft. Basic. Principles, Operation Construction, Repair, Maintenance. A Simplified text suitable for school or home study, pp. 872. Sh. 21.

Spanner G.: Gentlemen Prefer Aeroplanes. Ax. squel. to „This airship Business". pp. 457. Sh. 35.

Stewart O.: Aerobatics. Sh. 5.

Raketenfahrt Max Valier. 5. wydanie 263 str. 72 illustr. 80. 1928. R. Oldenburg Monachjum i Berlin. Opr. w karton 8,50 Mk.

W książce tej, która zarazem jest dalszym ciągiem serji „Lot w przestrzeń", podaje Max Valier, pierwszy i niestrudzony bojownik problemu lotu rakietowego, dokładnie opis tego, co dotychczas w dziale lotu rakietowego zdziałano, i jakie stoją dalsze możliwości przed konstruktorem. Książka zawiera bogaty i bardzo wartościowy materjał o locie w przestrzeń, opracowana jest gruntownie i naukowo. Historycznie przedstawia ona dokładny obraz wysiłków i zmagań ludzkości. Podając wszelkie projekty, na zakończenie rzuca autor szkic możliwości komunikacyjnych płatowcem rakietowym.

Treść: **Die zu überwindenden Hindernisse:** 1. Der Bannkreis der Schwere. 2. Theorie der Fahrten im Weltraum. 3. Der Mantel des Luftkreises. 4. Der menschliche Organismus. — **Unsere Kampfmittel:** 1. Wurfmaschinen. 2. Abschnellmaschinen. 3. Geschützte. 4. Raketen. — **Von der Leuchtrakete zum Raumschiff:** 1. Die geschichtliche Entwicklung der Rakete. 2. Geschichte des Raumfahrtgedankes. 3. Die projekte der Gegenwart. — **Raketentechnik:** 1. Die Herstellung von Pulverraketen. — **Raketenfahrt** :1. Die bisherigen Leistungen der Raketenwagen. 2. Die Zukunft der Raketenfahrzeuge. 3. Die bisherigen Leistungen im Raketenflug. **Die Zukunft des Raketenflugzeuges.** — Schlusswort.

Ostatni (styczniowy) numer **„Mojego Przyjaciela"** zawiera jak zwykle treść bogatą i urozmaiconą. Jest to pismo przeznaczone dla młodzieży współczesnej, która narówni z dorosłymi interesuje się teraz wszystkiem, co się dzieje na szerokim świecie. Aczkolwiek pismo to, prócz działu egzotycznej i podróżniczej beletrystyki zawiera dużo materjału naukowego, jest utrzymane na popularnym poziomie, dostępnym dla młodego czytelnika.

Jest to pismo pod każdym względem godne polecenia szerokim rzeszom czytelników, tembardziej, że dzięki niskiej cenie (60 groszy) jest ono przystępne dla każdego.

Redaktor odpowiedzialny
Bolesław Ostrowski

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu Stary Rynek 95/96.